Building Foundation for Growth

Laporan Tahunan **2007** Annual Report

Garuda Indonesia

Daftar Isi
List of Contents

Sekilas Garuda Indonesia 3
Garuda Indonesia in Brief
- Profil Singkat Brief profile 3
- Ikhtisar Keuangan Financial Highlights 6
- Ikhtisar Operasional Operational Highlights 8

Penghargaan 10
Awards and Accolades

Peristiwa Penting 2007 11
2007 Significant Highlights

Konsep Usaha, Visi, Misi, Tujuan Perusahaan & Tata Nilai 16
Business Concept, Vision, Mission, Objectives & Values

Strategi Perusahaan 18
Corporate Strategy

Sambutan dari Komisaris Utama 20
Message from the Chairman

Laporan dari Direktur Utama 28
Report from President & CEO

Tinjauan Usaha 40
Business Overview
- Operasi Operations 41
- Keselamatan Penerbangan & Operasional
  Aviation Safety & Operations 44
- Pemasaran Marketing 49
- Peningkatan Pelayanan & Nilai Tambah Bagi Pelanggan
  Service & Customer Value Improvement 63
- Sumber Daya Manusia Human Capital 67
- Analisa dan Pembahasan Manajemen
  Management Discussion and Analysis 74

Unit Usaha Mandiri & Anak Perusahaan 81
Strategic Business Unit & Subsidiaries

Tata Kelola Perusahaan 94
Corporate Governance

Laporan Keberlanjutan 122
Sustainability Report

Pertanggungjawaban atas Laporan Tahunan 2007 141
Responsibility for 2007 Annual Report

Surat Pernyataan Direksi tentang
Pertanggungjawaban atas Laporan Keuangan 2007 142
Director's Statement of Responsibility for 2007 Financial Report

Laporan Keuangan Terkonsolidasi 143
Consolidated Audited Financial Report

Profil Perusahaan 210
Corporate Profile
- Perjalanan Garuda Indonesia 211
  The Air Travelled by Garuda Indonesia
- Profil Manajemen 215
  Management Profile
- Struktur Organisasi 222
  Organization Structure
- Keterangan Armada 223
  Fleet Facts
- Daftar Istilah 224
  Glossary
- Direktori Perusahaan 225
  Corporate Directory

Dalam beberapa tahun terakhir ini kami telah melakukan perencanaan dan eksekusi transformasi bisnis yang cukup signifikan. Dengan memberikan nilai tambah bagi para pelanggan dan menyederhanakan aspek operasional seraya meningkatkan aspek keselamatan serta profitabilitas, Garuda Indonesia telah menciptakan landasan yang kokoh bagi pertumbuhan di masa mendatang.

Over the past few years we have planned and executed a notable transformation in our business. By giving more value to our customers, simplifying our operations and improving safety and profitability, Garuda Indonesia has created a solid foundation for future growth.

"We have changed the way we do business, improved our financial position and strengthened our competitiveness. We will continue the business transformation that has provided Garuda Indonesia with a solid foundation for sustainable growth."

Kami telah merubah cara kami melakukan bisnis, meningkatkan posisi keuangan serta memperkuat daya saing. Kami akan terus melanjutkan transformasi bisnis yang telah menempatkan Garuda Indonesia dalam pondasi yang kokoh bagi pertumbuhan yang berkelanjutan.

Sekilas Garuda Indonesia

Garuda Indonesia in Brief

PT Garuda Indonesia (Persero) adalah maskapai penerbangan pertama dan terbesar di Indonesia yang melayani lebih dari 43 rute destinasi di dalam maupun luar negeri. Dengan menekankan fokus pada pelayanan, seluruh kegiatan operasional perusahaan difokuskan untuk menjadikan Garuda Indonesia sebagai penyedia jasa utama dan terlengkap bagi para pelanggan yang ingin melakukan perjalanan udara, atau mengirimkan kargo udaranya. Jumlah armada yang dimiliki per 31 Desember 2007 berjumlah 48 pesawat , terdiri dari 3 pesawat jenis B-747-400,6 pesawat jenis A-330-300s dan 39 pesawat jenis B-737 (seri 300, 400, 500 & 800).

PT Garuda Indonesia (Persero) is the first and largest carrier in Indonesia with routes to more than 43 domestic and international destinations. Emphasizing focus on service, all operational activities are geared to promote Garuda Indonesia as the main comprehensive service provider for air travelers or air cargo shippers. It had a total fleet of 48 aircrafts consisting of 3 B-747-400s, 6 A-330-300s and 39 B-737s (300, 400, 500 and 800 series) as of 31 December 2007.

Untuk mendukung seluruh kegiatan usahanya, Garuda Indonesia kini memiliki lima anak perusahaan yaitu PT Aerowisata yang bergerak di bidang *Travel*, Hotel, Transportasi & Katering Pesawat; PT GMF Aero Asia yang menyediakan jasa pemeliharaan pesawat terbang; PT ABACUS Distribution System, penyedia jasa reservasi via komputer; PT Gapura Angkasa (Ground Handling) serta PT Lufthansa System Indonesia yang bergerak di bidang IT Provider & Solution.

To support all its business activities, Garuda Indonesia Group currently owns five subsidiaries: PT Aerowisata (travel, hotel, transportation and catering services); PT GMF Aero Asia (aircraft maintenance); PT Abacus Distribution System (computer reservation provider); PT Gapura Angkasa (ground handling service) and PT Lufthansa System Indonesia (IT provider and solutions).

Dengan kantor pusat di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Garuda Indonesia yang kini mempekerjakan sebanyak 5.808 karyawan, setiap tahunnya melayani lebih dari 93.000 penerbangan dengan jumlah pelanggan lebih dari 9 juta orang. Uraian lebih rinci mengenai sejarah Garuda Indonesia, terdapat pada bagian Profil Perusahaan Laporan Tahunan 2007 ini.

With its head office at Soekarno-Hatta International Airport, Garuda Indonesia currently employs approximately 5,808 people and provides more than 93,000 flights serving more than 9 million customers annually. Detailed information on the history of Garuda Indonesia is found in the Company Profile section of this 2007 Annual Report.

Struktur Kepemilikan Garuda Indonesia per 31 Desember 2007
Ownership Structure of Garuda Indonesia as per December 31, 2007

	Jumlah Saham Number of Shares		Persentase Kepemilikan Percentage of Ownership		Jumlah Modal Disetor Total Paid-in Capital	
	2007 Rp	2006 Rp	2007 %	2006 %	2007 Rp	2006 Rp
Pemerintah Republik Indonesia Government of The Republic of Indonesia	6.826.564	6.826.564	95,4	100	6.826.564.000.000	6.826.564.000.000
PT Angkasa Pura I	124.248	-	1,7	-	124.248.000.000	-
PT Angkasa Pura II	201.817	-	2,8	-	201.817.000.000	-
	7.152.629	6.826.564	100	100	7.152.629.000.000	6.826.564.000.000

AIR CREW
TASHA

Ikhtisar Keuangan
Financial Highlights

Grup termasuk anak perusahaan (dalam IDR Juta)
Group including subsidiaries (in IDR Million)

	2007	2006
Jumlah Pendapatan Usaha Total Operating Revenues	**14.213.489,6**	12.343.167,6
Jumlah Beban Usaha Total Operating Expenses	**14.043.961,3**	12.721.894,6
Laba (rugi) dari Usaha Income (Loss) from Operations	**169.528,3**	(378.727,0)
Penghasilan (Beban) lain-lain - Bersih Other Income (Expenses)	**131.925,2**	251.797,4
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Income (Loss) Before Tax	**301.453,5**	(126.929,5)
Beban Pajak Tax Expenses	**(41.216,8)**	(69.363,6)
Laba (Rugi) Sebelum Hak Minoritas Income (Loss) Before Minority Interests	**260.236,7**	(196.293,1)
Hak Minoritas Minority Interests	**(2.176,1)**	(783,7)
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	**258.060,6**	(197.076,8)
Jumlah Aktiva Lancar Total Current Assets	**5.395.567,8**	3.620.683,2
Jumlah Aktiva Tidak Lancar Total Non Current Assets	**4.501.919,3**	4.454.894,8
Jumlah Aktiva Total Assets	**9.897.487,1**	8.075.578,0
Jumlah Kewajiban Lancar Total Current Liabilities	**6.287.813,1**	5.280.140,4
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar Total Non Current Liabilities	**1.779.337,9**	2.045.262,5
Hak Minoritas Minority Interests	**1.155,6**	(912,7)
Modal Dasar Authorized Capital	**11.540.076,0**	11.540.076,0
Modal Sebelum Ditempatkan Capital Not Subscribed	**(4.387.447,0)**	(4.713.512,0)
Modal ditempatkan dan Disetor Issued and Paid Up Capital	**7.152.629,0**	6.826.564,0
Tambahan Modal Disetor Additional Paid -in Capital	**8.402,1**	8.402,1
Dana Setoran Modal Paid-in Capital Fund	**1.000.000,0**	500.000,0
Keuntungan Belum Direalisasi Atas Efek Tersedia Untuk Dijual Unrealized Gain on Available for Sale Securities	**-**	-
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan Translation Adjustments	**3.675,0**	4.477,9
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries	**3.996,8**	3.996,6
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi Atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transaction	**664,3**	(364,1)
Akumulasi Rugi Accumulated Losses	**(6.340.186,5)**	(6.591.988,6)
Jumlah Ekuitas Total Shareholder's Equity	**1.829.180,4**	751.087,8
Jumlah Kewajiban Hak Minoritas dan Ekuitas Total Liabilities, Minority Interests and Shareholders' Equity	**9.897.487,1**	8.075.578,0

2005	2004	2003	07 - 06 % Perubahan % Change	06 - 05 % Perubahan % Change	05 - 04 % Perubahan % Change	04 - 03 % Perubahan % Change
12.650.698,5	11.011.808,8	8.751.582,5	15%	-2%	15%	26%
13.318.770,0	11.643.044,5	8.721.066,1	10%	-5%	14%	34%
(668.071,5)	(631.235,7)	30.516,5	145%	43%	-6%	-2169%
(16.742,1)	(117.692,5)	233.499,1	-48%	1604%	86%	-150%
(684.813,6)	(748.928,2)	263.965,6	338%	82%	9%	-384%
(3.750,4)	(61.997,1)	(250.539,7)	41%	-1750%	94%	75%
(688.564,1)	(810.925,3)	13.425,9	233%	72%	15%	-6140%
97,6	(387,1)	(695,5)	-178%	-903%	125%	44%
(688.466,4)	(811.312,4)	12.730,4	231%	71%	15%	-6473%
3.119.396,2	3.678.501,7	3.455.848,5	49%	16%	-15%	6%
4.598.023,2	4.576.589,6	4.941.389,0	1%	-3%	1%	-7%
7.717.419,3	8.255.091,3	8.397.237,7	23%	5%	-7%	-2%
4.879.233,5	4.208.602,1	3.185.722,8	19%	8%	16%	32%
2.383.172,1	2.837.992,9	3.205.637,7	-13%	-14%	-16%	-12%
(1.583,9)	(1.241,0)	(1.467,9)	227%	42%	-28%	16%
11.540.076,0	11.540.076,0	11.540.076,0	0%	0%	0%	0%
(4.713.512,0)	(4.713.512,0)	(4.713.512,0)	7%	0%	0%	0%
6.826.564,0	6.826.564,0	6.826.564,0	5%	0%	0%	0%
8.402,1	8.402,1	8.402,1	0%	0%	0%	0%
-	-	-	100%			
-	50.994,2	36.638,2			-100%	39%
4.723,6	4.825,0	4.141,9	-18%	-5%	-2%	17%
3.996,6	6.214,9	-	0%	0%	-36%	0%
(655,6)	(485,6)	-	282%	45%	-35%	0%
(6.386.433,1)	(5.686.777,2)	(4.868.401,1)	4%	-3%	-12%	-17%
456.597,6	1.209.737,3	2.007.345,1	144%	65%	-62%	-40%
7.717.419,3	8.255.091,3	8.397.237,7	23%	5%	-7%	-2%

Ikhtisar Operasional
Operational Highlights

Perusahaan (dalam IDR Juta)
Company (in IDR Million)

	2007	2006
Jumlah Pendapatan Usaha Total Operating Revenues	**13.102.585,8**	11.378.189,7
Jumlah Beban Usaha Total Operating Expenses	**12.930.556,8**	11.943.809,9
Laba (Rugi) Usaha Income (Loss) from Operations	**172.029,0**	(565.620,2)
Pendapatan Lain-Lain-Bersih Other Income-Net	**80.057,1**	404.615,8
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Income (Loss) Before Tax	**252.086,2**	(161.004,4)
Penghasilan (Beban) Pajak Tax Income (Expense)	**5.974,4**	(36.072,4)
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	**258.060,6**	(197.076,8)
PRODUKSI & TRAFIK PRODUCTION & TRAFFIC		
Tonase Kilometer Diangkut Revenue Tonne Km (thousands)	**1.606.255**	1.488.682
Tonase Kilometer Tersedia Available Tonne km (thousands)	**2.771.123**	2.669.794
Tingkat Isian Pesawat Overall Load Factor (%)	**57,96**	55,76
Penumpang Diangkut Passengers Carried (Persons)	**9.868.540**	9.288.631
Penumpang Kilometer Diangkut Revenue Passenger Km (thousands)	**16.282.600**	14.875.506
Tempat Duduk Kilometer Tersedia Available Seat Km (thousands)	**22.439.212**	21.845.851
Tingkat Isian Penumpang Passenger Load Factor (%)	**72,56**	68,09
INDIKATOR PENTING IMPORTANT INDICATORS		
Ketepatan Waktu Penerbangan On Time Performance (%)	**76,3**	83,5
Nilai Tukar Mata Uang Asing Forex (IDR US$)	**9.130**	9.209
Rata-Rata Harga Bahan Bakar Average Fuel Price		
Domestik Domestic (IDR ltr)	**5.173,7**	5.021,8
International International (USC ltr)	**56,3**	55,1
Tonasi Kilometer Tersedia Karyawan ATK Employee	**477**	440
Pendapatan Karyawan Revenue Employee (USD)	**247.092,5**	203.618

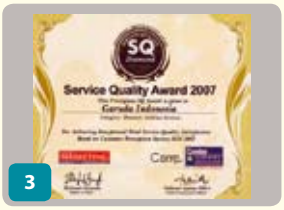
Catatan: Trafik Reguler dan Haji
Note: Reguler Traffic and Hajj

	2005	2004	2003	07 - 06 % Perubahan % Change	06 - 05 % Perubahan % Change	05 - 04 % Perubahan % Change	04 - 03 % Perubahan % Change
	11.538.166,1	10.064.257,6	8.270.829,1	15%	-1%	15%	22%
	12.432.751,0	10.869.180,5	8.276.351,2	8%	-4%	14%	31%
	(894.585,0)	(804.922,8)	(5.522,1)	130%	37%	-11%	-14476%
	170.571,8	12.196,6	246.712,0	-80%	137%	1299%	-95%
	(724.014,0)	(792.726,2)	241.190,0	257%	78%	9%	-429%
	35.547,5	(18.586,2)	(288.459,0)	117%	-202%	291%	94%
	(688.466,4)	(811.312,4)	12.730,4	231%	71%	15%	-6473%
	1.488.733	1.827.499	1.517.863	8%	-0%	-18,5%	20,4%
	3.014.376	3.269.848	3.033.003	4%	-11%	-8%	7,8%
	49,39	55,89	50,04	4%	13%	-12%	11,7%
	9.556.993	10.083.054	7.839.183	6%	-3%	-5%	28,6%
	15.019.477	16.368.437	13.205.826	10%	-1%	-8%	23,9%
	23.533.466	25.145.212	20.758.169	3%	-7%	-6%	21,1%
	63,82	65,10	63,62	7%	7%	-2%	2,3%
	86,8	79,4	84,8	-9%	-4%	9%	-6,4%
	9.688	8.917	8.607	-1%	-5%	9%	3,6%
	4.611,7	3.069,0	2.164,0	3%	9%	50,3%	41,8%
	45,7	32,9	25,15	2%	21%	38,9%	30,8%
	480	502	444	8%	-8,3%	-4,4%	13,1%
	189.495,0	173.347,0	140.797,0	21%	7,5%	9,3%	23,1%

Penghargaan
Awards and Accolades

1

2



3

4

5

6

1. ***Indonesia's Most Admired Companies (IMAC) 2007***
Garuda Indonesia dinilai berhasil menerapkan langkah-langkah penataan dalam aspek operasi, bisnis dan manajemen serta mencapai peningkatan kinerja yang cukup berarti. Penghargaan ini diberikan oleh majalah Business Week bekerjasama dengan lembaga riset "Frontier".
This award from Business Week magazine in cooperation with FRONTIER Marketing & Research Consultant was provided to Garuda Indonesia for its successful implementation of measures to reorganize its operational, business and management aspects as well as achieving notable improvement in performance.

2. ***Indonesia Best Brand Award 2007***
Pada tahun 2007 Garuda Indonesia kembali menerima Indonesian Best Brand Award (IBBA), Platinum Award untuk kategori Airline Service. Penghargaan tersebut dianugerahkan kepada Garuda Indonesia karena dinilai telah berhasil secara konsisten mempertahankan IBBA award selama 5 tahun berturut-turut sejak tahun 2003. IBBA Award diselenggarakan oleh Majalah SWA dan lembaga MARS Marketing & Research, merupakan ajang penghargaan terhadap merek-merek terbaik di dalam negeri berdasarkan *survey* di tujuh kota terbesar di Indonesia.
In 2007, Garuda Indonesia received a Platinum Award for Airline Service from the Indonesian Best Brand Award (IBBA) for retaining the IBBA award for 5 consecutive years since 2003. The IBBAs are held by SWA magazine and MARS marketing to acknowledge the best brands in Indonesia based on surveys in seven large cities.

3. ***Indonesian Customer Satisfaction Award 2007***
Penghargaan ini diberikan kepada Garuda Indonesia, karena dinilai sebagai *airline* yang berhasil memenuhi tingkat kepuasan pelanggan berdasarkan *survey* yang dilakukan oleh Indonesian Customer Satisfaction Index (ICSI).
Garuda Indonesia was honored with this award for providing exceptional customer service based on a survey conducted by the Indonesian Customer Satisfaction Index (ICSI).

4. ***Prima Utama, Prima Madya and Prima Pratama for Public Service***
Enam belas Kantor Cabang Garuda Indonesia mendapatkan penghargaan dari Departemen Perhubungan RI karena dinilai telah memberikan pelayanan publik terbaik, dibandingkan maskapai penerbangan lain. Penghargaan yang diberikan didasarkan pada penilaian yang mengacu pada berbagai aspek, seperti: prosedur pelayanan, kepastian pelayanan, keterbukaan informasi, kualitas produk atau pelayanan, ketertiban pengelolaan administrasi dan manajemen pelayanan, hingga profesionalisme petugas.
The Department of Transportation awarded sixteen Garuda Indonesia branch offices for providing the best public services in the industry based on service procedures, service assurance, disclosure, product or service quality, discipline in administrative management and service management and professionalism of staff.

5. ***International Public Relations Association Award***
Garuda Indonesia dinilai berhasil menjalankan "*Crisis Management*" dengan baik dalam penanganan musibah GA-200 di Yogyakarta oleh "International Public Relations Association" (IPRA), yaitu asosiasi PR Internasional yang berkedudukan di London, UK.
Garuda Indonesia was recognized by the International Public Relations Association (IPRA), an International PR association in London, UK, for its successful management of the GA-200 Yogyakarta crisis.

6. ***e-Learning Award 2007***
Garuda Indonesia berhasil meraih penghargaan "e-Learning Award 2007" peringkat Pertama kategori "The Best Online Learning" untuk kelompok Perusahaan. Garuda Indonesia dinilai memiliki kreatifitas untuk memanfaatkan sumber daya murah dengan program open source bernama "Moddle" yang dikembangkan menjadi software Learning Management System (LMS). Penghargaan ini diberikan oleh Majalah SWA bekerjasama dengan DPN PUSTEKOM.
Garuda Indonesia ranked first in the "e-Learning Award 2007" for "Best Online Learning" for a Company, exhibiting creativity in utilizing an affordable resource with an open source program called "Moddle", which was developed into a software Learning Management System (LMS). This award is given by SWA Magazine working with DPN PUSTEKOM.

Peristiwa Penting 2007

2007 Significant Events

5 January

Garuda Indonesia menjalin kerjasama "Corporate Sales" dengan Pertamina. Penandatanganan kerjasama tersebut dilakukan oleh EVP Sales & Marketing Garuda, Agus Priyanto dan Direktur Umum & SDM Pertamina, Sumarsono di Kantor Pusat Pertamina, Jakarta disaksikan oleh President & CEO Garuda Indonesia, Emirsyah Satar dan Direktur Utama Pertamina, Ari H. Sumarno.

Garuda Indonesia established a working partnership with Pertamina for "Corporate Sales". Garuda Indonesia EVP Sales & Marketing Agus Priyanto and Pertamina Director of General Affairs & HR Sumarsono signed an MoU at Pertamina head office, Jakarta, witnessed by Garuda Indonesia President & CEO, Emirsyah Satar and Pertamina President Director, Ari H. Sumarno.

7 March

Pesawat Garuda Indonesia, GA-200 mengalami kecelakaan di Yogyakarta. Pesawat jenis Boeing 737 seri 400 beregistrasi PK-GZC yang melayani rute Jakarta – Yogyakarta tersebut membawa 133 penumpang dan 7 orang awak pesawat. Jumlah penumpang yang selamat sebanyak 112 orang sedangkan 21 penumpang meninggal dunia. Jumlah awak pesawat yang selamat 6 orang sedangkan 1 awak kabin (*purser*) meninggal dunia. Sebagai ungkapan rasa duka cita dan rasa tanggung jawab yang mendalam, maka disamping menanggung seluruh biaya pengobatan dan akomodasi korban dan keluarganya, Garuda Indonesia juga menyampaikan uang simpati sebesar Rp25 juta kepada seluruh penumpang, serta menyampaikan uang santunan asuransi sebesar Rp600 juta kepada keluarga korban yang meninggal dunia.

Garuda Indonesia flight GA-200 accident in Yogyakarta. The aircraft, a 400 series Boeing 737 registered under PK-GZC servicing the route of Jakarta – Yogyakarta, was carrying 133 passengers and 7 crew. There were 112 survivors and 21 casualties among passengers and six survivors and 1 casualty (purser) among crew. To express its deep condolences and as part of the Company's responsibility, in addition to incurring all costs for medical services and accommodation for the victims and their families, Garuda Indonesia also provided Rp25 million in monetary compensation to all passengers as a symbol of sympathy and insurance compensation of Rp600 million to the families of the casualties.

30 March

Garuda Indonesia dan ABN AMRO Bank N.V cabang Indonesia menandatangani perjanjian kerjasama "Rewards & Mileage Program". Penandatanganan dilakukan di kantor Garuda Jakarta oleh Henk Mulder, Country Executive ABN AMRO Indonesia dan Salman Sarwar Butt, Head of Consumer Banking ABN AMRO Indonesia dengan Emirsyah Satar, President & CEO Garuda Indonesia dan Arya R. Suryono, Executive Vice President of Services Garuda Indonesia.

Garuda Indonesia and ABN AMRO Bank N.V Indonesian branch signed an agreement of cooperation for the "Rewards & Mileage Program". Execution of the agreement was held at the Garuda Indonesia office in Jakarta by ABN AMRO Indonesia Country Executive Henk Mulder and ABN AMRO Indonesia Head of Consumer Banking Salman Sarwar Butt with Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar and Garuda Indonesia Executive Vice President of Services Arya R. Suryono.

23 April

Garuda Indonesia membuka dua rute baru sektor domestik Yogyakarta-Balikpapan (pp) dan Balikpapan-Denpasar via Makassar (pp).

Garuda Indonesia opened two new domestic routes from Yogyakarta-Balikpapan (vv) and Balikpapan-Denpasar via Makassar (vv).

30 May

Garuda Indonesia memenangkan gugatan klaim terhadap Singapore Airlines dan Windsor Airmotive Pte. Ltd. Garuda Indonesia memenangkan perkara dengan imbalan sebesar 3.8 juta US$ nett dan tergugat harus membayar biaya perkara yang telah dikeluarkan Garuda Indonesia sebesar 840 ribu US$.

Garuda Indonesia won a legal claim against Singapore Airlines and Windsor Airmotive Pte. Ltd. Garuda Indonesia won the case and was awarded compensation in the amount of US$ 3.8 million net. The defendants were also obliged to pay for legal costs incurred by Garuda Indonesia in the amount of US$ 840,000.

4 June

Menteri Negara BUMN melalui SK Menteri Negara BUMN Nomor: KEP-78/MBU/2007 menetapkan susunan Dewan Komisaris Garuda Indonesia yaitu : Hadiyanto SH, LLM sebagai Komisaris Utama & Dr. Ir. Sahala Lumban Gaol, MA; Ir. Wendy Aritenang, MSc, DIC, PhD; Drs. Abdulgani MA & Adi Rahman Adiwoso MSc sebagai Komisaris.

The National Minister of SOE issued Decision Letter of the National Minister of SOE No: KEP-78/MBU/2007 confirming the composition of the Board of Commissioners of Garuda Indonesia as follows: President Commissioner Hadiyanto SH, LLM; and Commissioners Dr. Ir. Sahala Lumban Gaol, MA; Ir. Wendy Aritenang , MSc, DIC, PhD; Drs. Abdulgani MA; Adi Rahman Adiwoso MSc.

13 June

Garuda Indonesia dan Departemen Luar Negeri menandatangani perjanjian MoU "Pemajuan Pemasyarakatan ASEAN". Dengan ditandatanginya kerjasama ini, maka sejak saat itu pada seluruh badan pesawat Garuda Indonesia terdapat logo "40 One ASEAN of the Heart of Dynamic Asia"

Garuda Indonesia and the Department of Foreign Affairs signed an MoU on "Developing ASEAN People", after which Garuda Indonesia placed the "40 One ASEAN of the heart of Dynamic Asia" logo on all of its aircrafts.

20 June

Garuda Indonesia dan Himpunan Pengusaha Muda Indonesia (HIPMI) menjalin kerjasama "Corporate Sales"

Garuda Indonesia and the Association of Young Entrepreneurs of Indonesia (HIPMI, Himpunan Pengusaha Muda Indonesia) established a partnership in "Corporate Sales".

21 June

Garuda Indonesia dan PT Pos Indonesia melaksanakan penandatanganan kerjasama untuk tujuan saling menguntungkan dengan memanfaatkan potensi yang dimiliki masing-masing institusi.

Garuda Indonesia and PT Pos Indonesia signed an agreement for cooperation to maximize the mutual benefits of the resources/potential held by both institutions.

25 June

Departemen Perhubungan menyampaikan hasil audit kepatuhan terhadap peraturan keselamatan oleh maskapai penerbangan nasional dimana Garuda Indonesia menempati peringkat I.

The Department of Transportation announced the results of compliance audit on safety regulations of national airlines, for which Garuda Indonesia ranked 1st.

27 June

Manajemen Garuda Indonesia melaksanakan pertemuan dengan para pemegang surat berharga (Floating Rate Notes/FRN) di Singapura.

Garuda Indonesia management held a meeting with investors of Floating Rate Notes (FRN) in Singapore.

5 July

Presiden International Civil Aviation Organization (ICAO), Roberto Kobeh Gonzales, mengunjungi Garuda Indonesia untuk melihat fasilitas yang dimiliki Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMF-AA).

International Civil Aviation Organization (ICAO) President Roberto Kobeh Gonzales visited Garuda Indonesia facilities owned by Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMF-AA).

1 August

Otoritas Penerbangan Saudi Arabia (GACA) melakukan kunjungan ke Garuda Indonesia untuk mengetahui perkembangan industri penerbangan di Indonesia. Hasil verifikasi yang dilaksanakan GACA adalah "satisfactory".

The Aviation Authority of Saudi Arabia (GACA) conducted a visit to Garuda Indonesia to examine the development of the aviation industry in Indonesia. The verification conducted by GACA resulted in a "satisfactory" rating.

15 August

Garuda Indonesia membuka rute baru Jakarta – Palangkaraya (pp). Penerbangan ke ibukota Kalimantan Tengah ini merupakan bagian dari strategi Garuda Indonesia dalam menggarap pasar-pasar tersebut dan pengembangan jaringan (network) sektor domestik. Dalam melayani penerbangan ke Palangkaraya ini, Garuda Indonesia mengoperasikan pesawat B-737-300 berkapasitas 110 penumpang (16 kelas bisnis dan 94 kelas ekonomi) dengan frekuensi penerbangan, satu kali per hari.

Garuda Indonesia opened a new Jakarta – Palangkaraya route. The flight to the capital of Central Kalimantan represented part of Garuda Indonesia's strategy to capture the market and expand its domestic network. The Garuda Indonesia Palangkaraya route is serviced by a B-737-300 with a 110 passenger capacity (16 in business class and 94 in economy class), with one flight daily.

12 September

Sebagai upaya meningkatkan pelayanan dan kemudahan kepada para pelanggan, Garuda Indonesia bersama-sama dengan Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk meluncurkan layanan pembayaran tiket Garuda Indonesia melalui ATM BRI. Penandatanganan kerjasama layanan "Online Payment" tersebut dilaksanakan oleh Direktur Keuangan BRI, Abdul Salam dan EVP Services Garuda Indonesia, Arya R Suryono di Kantor Pusat BRI, Jakarta.

To improve service and convenience to customers, Garuda Indonesia with Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk launched a payment service for Garuda Indonesia tickets through ATM BRI. BRI Director of Finance Abdul Salam and Garuda Indonesia EVP Services Arya R Suryono signed the "Online Payment" service agreement at BRI head office in Jakarta .

25 September

Dalam upaya lebih meningkatkan pelayanannya kepada para pelanggan, Garuda Indonesia menyiapkan layanan terpadu "Garuda Indonesia Service Center" di Nusa Dua Bali. Service Center ini diresmikan oleh Menteri Kebudayaan & Pariwisata, Jero Wacik dan EVP Services Garuda Indonesia, Arya R Suryono di Nusa Dua Bali.

To further improve service to its customers, Garuda Indonesia prepared an integrated service, "Garuda Indonesia Service Center", in Nusa Dua, Bali. This service center was officially inaugurated by Minister of Culture & Tourism Jero Wacik and Garuda Indonesia EVP Services Arya R Suryono in Nusa Dua, Bali.

30 October

Direktur Utama Garuda Indonesia, Emirsyah Satar mencanangkan FLY-HI, yaitu nilai-nilai budaya kerja baru di lingkungan perusahaan. FLY-HI adalah lima nilai perusahaan yang dijabarkan sebagai berikut: eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, dan Integrity.

Garuda Indonesia President & CEO, Emirsyah Satar launched FLY-HI, a set of values for the new Company work culture. FLY-HI represents five corporate values: eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, and Integrity.

31 October

Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa dipimpin oleh Menteri Negara BUMN, Sofyan Djalil – menetapkan susunan baru Direksi dengan Direktur Utama, Emirsyah Satar, Agus Priyanto Direktur Niaga, Ari Sapari Direktur Operasi, Hadinoto Soedigno Direktur Teknik, Elisa Lumbantoruan Direktur Strategi & Teknologi Informasi, Eddy Porwanto Direktur Keuangan & Achirina Direktur Sumber Daya Manusia & Umum,

The extraordinary general meeting of shareholders chaired by National Minister of SOE Sofyan Djalil officially announced the new composition of the Board of Directors: President & CEO Emirsyah Satar; EVP Commercial Agus Priyanto; EVP Operation Ari Sapari; EVP Engineering & Maintenance Hadinoto Soedigno; EVP Corporate Strategy & Information Technology Elisa Lumbantoruan; EVP Finance Eddy Porwanto; and EVP Human Capital & Corporate Support Achirina.

8 November

Garuda Indonesia meraih peringkat I kategori "The Best e-Learning" dalam kompetisi yang diselenggarakan oleh Majalah SWA bekerjasama dengan DPN PUSTEKKOM (Departemen Pendidikan Nasional Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi Pendidikan). Dari keseluruhan 178 peserta kompetisi, kategori kepesertaan "Best Online Learning" diikuti 49 peserta (kelompok perusahaan & non perusahaan).

Garuda Indonesia ranked first for "Best e-Learning" in a competition held by SWA Magazine in cooperation with DPN PUSTEKKOM (Department of National Education Center for Communications and Information Technology for Education). Of the 178 participants in the competition, "Best Online Learning" had 49 participants (company and non-company groups).

9 November

Sebagai wujud kepedulian terhadap lingkungan hidup, Garuda Indonesia melakukan penandatanganan kerjasama dengan WWF-Indonesia, Departemen Kehutanan dan Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah untuk bersama-sama merehabilitasi hutan gambut yang benilai ekologis tinggi di daerah Kalimantan Tengah. Dengan inisiatif ini, mulai tahun 2008, Garuda Indonesia akan menanam hingga 100 ribu pohon pada kawasan seluas 250 hektar.

As evidence of its concern for the environment, Garuda Indonesia signed a cooperative agreement with WWF-Indonesia, the Department of Forestry and the local government of Central Kalimantan to rehabilitate tropical forests with significant ecological value in Central Kalimantan. For this initiative, starting in 2008, Garuda Indonesia will plant up to 100,000 trees in 250 hectares.

28 November

Garuda Indonesia bersama dengan Airbus Industri, Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) Departemen Perhubungan, Aerospace & Defence Industri Association of Europe (ASD) dan European Union menyelenggarakan seminar "Safety Management System" di Jakarta., dengan tema "Introduction to Safety Management System & Risk Management in Air Operations".

Garuda Indonesia with Airbus Industries, the Ministry of Transportation Directorate for Airline Eligibility Certification (DSKU), Aerospace & Defense Industries Association of Europe (ASD) and the European Union held a "Safety Management System" seminar in Jakarta on "Introduction to Safety Management Systems and Risk Management in Air Operations".

14 December

Sebagai wujud kepedulian Garuda Indonesia dalam mengembangkan pariwisata Indonesia, Garuda Indonesia melakukan pemasangan logo Visit Indonesia Year 2008 di seluruh badan pesawat Garuda Indonesia. Peresmian logo tersebut dilakukan oleh Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Jero Wacik bersama dengan Dirut Garuda Indonesia Emirsyah Satar, serta wakil dari pelaku industri pariwisata, seperti PHRI dan ASITA.

As evidence of Garuda Indonesia's support for the development of tourism in Indonesia, Garuda Indonesia attached the Visit Indonesia Year 2008 logo on the bodies of all Garuda Indonesia aircrafts. The logo was officially launched by Minister of Culture and Tourism Jero Wacik jointly with Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar, as well as representatives from the tourism industry, such as PHRI and ASITA.

18 December

Sebagai upaya mengembangkan bisnis dan meningkatkan pelayanan, Garuda Indonesia dan Bank Ekonomi menjalin kerjasama bidang pemasaran dan pelayanan yang mencakup; layanan kartu premium bagi anggota Frequent Flyer (GFF) dan Point Reward, pengembangan loyalty program, marketing program dan special event, layanan transaksi tiket Garuda Indonesia menggunakan E-payment serta corporate traveling bagi karyawan Bank Ekonomi dan keluarganya. Penandatanganan nota kesepahaman tersebut dilaksanakan oleh Direktur Niaga Garuda Indonesia, Agus Priyanto dan Direktur Utama Bank Ekonomi, Hendrik Tanojo serta Wakil Direktur Utama Bank Ekonomi, Sia Leng Ho, di Jakarta.

To develop business and improve service, Garuda Indonesia and Bank Ekonomi established a cooperation in marketing and services for premium card services for Garuda Frequent Flyer (GFF) and Point Reward members, developing a loyalty program, marketing and special events program, E-payment service for Garuda Indonesia ticket transactions as well as corporate travel promotions for employees of Bank Ekonomi and their families. Signing of MOU was accomplished by Garuda Indonesia EVP Commercial Agus Priyanto, Bank Ekonomi President Director Hendrik Tanojo and Bank Ekonomi Vice President Director Sia Leng Ho in Jakarta.

Konsep Usaha, Visi, Misi, Tujuan Perusahaan & Tata Nilai

Business Concept, Vision, Mission, Objectives & Values

Konsep Usaha Business Concept

Melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program Pemerintah di bidang pembangunan dan ekonomi nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa pengangkutan udara serta memupuk keuntungan bagi perseroan dengan menyelenggarakan angkutan penerbangan.

To implement and support government policies and programs on development and the national economy, particularly in the area of air transportation service and other related areas, as well as nurturing profitability for the Company by operating aviation services.

Visi Perusahaan

Menjadi perusahaan penerbangan pilihan utama di Indonesia yang berdaya saing internasional.

Misi Perusahaan

Memberikan layanan dan jasa angkutan udara yang memberikan kepuasan kepada pengguna jasa secara terpadu dan profesional dan didukung oleh sumber daya manusia yang kompeten.

Sasaran Perusahaan:

1. Menjadi "tuan rumah" di dalam negeri (penerbangan domestik) dan mampu berkompetisi setara dengan perusahaan penerbangan internasional lainnya.
2. Menjadi "leading carrier" dalam penerbangan dalam negeri dan "flag carrier" dalam penerbangan internasional.
3. Menjadi usaha yang bergerak di bidang "consumer service".

Corporate Vision

To become the airline of choice in Indonesia with an international competitive advantage.

Corporate Mission

To provide integrated and professional air transportation services to achieve customer satisfaction, supported by competent human resources.

Company's Objectives:

1. To "master" the domestic skies and compete equally with international carriers.
2. To be the "leading carrier" among domestic airlines and the Indonesian "flag carrier" internationally.
3. To be a business engaged in "consumer service".

Tata Nilai Perusahaan Corporate Values

Tata Nilai Perusahaan yang disebut sebagai 'FLY-HI' antara lain terdiri dari:
eFficient & effective , Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, dan Integrity.

The Company's 'FLY-HI' values are:
eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, and Integrity.

>> eFficient & effective

Insan Garuda Indonesia diharapkan senantiasa melakukan tugas yang diembannya secara teliti, tepat dan akurat dalam waktu sesingkat mungkin dan tenaga serta biaya seefisien mungkin tanpa mengorbankan kualitas. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin pelanggan memperoleh layanan yang berkualitas.

The people at Garuda Indonesia are expected to perform their duties diligently, promptly and accurately, prioritizing time and cost efficiency without compromising quality. This supports Garuda Indonesia's guarantee to provide its customers service with quality.

>> Loyalty

Insan Garuda Indonesia diharapkan dapat melaksanakan setiap tugas yang didelegasikan kepadanya dengan penuh dedikasi, tanggung jawab dan disiplin. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin konsistensi kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.

The people at Garuda Indonesia are expected to perform all duties with the fullest dedication, responsibility and discipline. This supports Garuda Indonesia's guarantee of consistency in service quality to customers.

>> customer centricitY

Insan Garuda Indonesia senantiasa penuh perhatian, siap membantu dan melayani. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian.

The people at Garuda Indonesia are attentive; always willing to help and serve. This supports Garuda Indonesia's guarantee to place the customer as the center of attention.

>> Honesty & openness

Insan Garuda Indonesia harus selalu jujur, tulus dan ikhlas dalam menjalankan seluruh aktifitasnya dan melakukan komunikasi dua arah yang jelas dan transparan dengan memperhatikan prinsip kehati-hatian. Serta tetap menjaga kerahasiaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin keamanan, keselamatan Dan kenyamanan pelanggan.

The people at Garuda Indonesia must be honest, sincere and well-meaning in all activities and engage in clear and transparent two-way communication in accordance with Garuda's principle of discretion. They must also maintain confidentiality. This supports Garuda Indonesia's guarantee of customer security, safety and comfort.

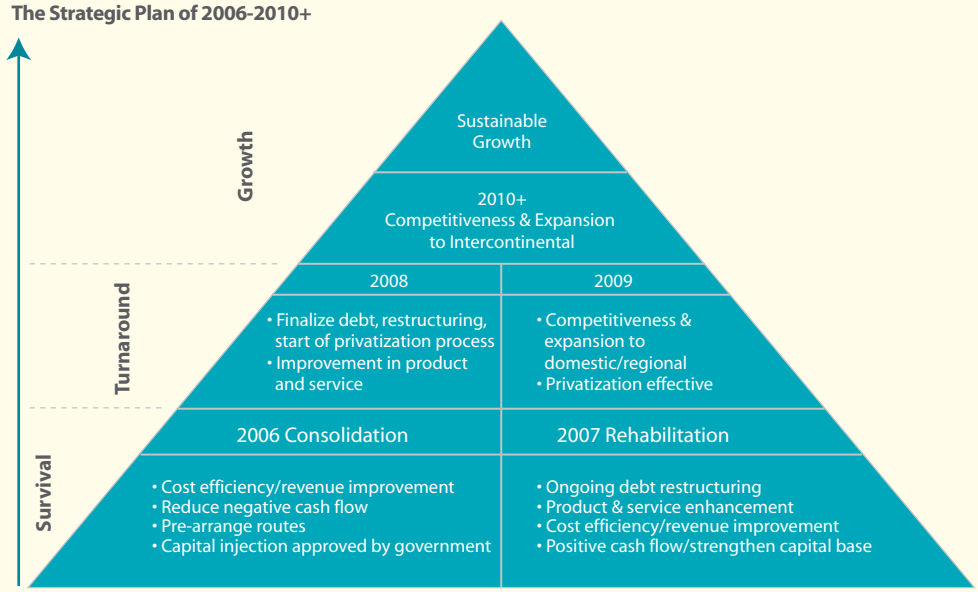
>> Integrity

Insan Garuda Indonesia harus menjaga harkat dan martabat serta menghindarkan diri dari perbuatan tercela yang dapat merusak citra profesi dan perusahaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin layanan dan relasinya dengan pelanggan berjalan bersih secara hukum dan moral.

The people at Garuda Indonesia must maintain dignity and prestige and avoid engaging in dishonorable acts which could damage the image of the Company. This supports Garuda Indonesia's guarantee that its service and customer relationships remain free of legal and moral troubles.

Strategi Perusahaan
Corporate Strategy

Bagan Rencana Strategis Tahun 2006-2010+
The Strategic Plan of 2006-2010+



Perusahaan merumuskan Rencana Strategis Tahun 2006 - 2010+ sebagai acuan penataan dan pengembangan perusahaan dari seluruh aspek kegiatan perusahaan mulai dari aspek operasi, manajemen hingga bisnis.

Dalam jangka pendek, kegiatan operasi dan manajemen ditata ulang agar kembali menjadi penerbangan yang tepat waktu dengan kualitas layanan yang prima, sedangkan aspek bisnis ditata ulang agar seluruh penerbangan menjadi positif. Dalam jangka menengah, organisasi dan manajemen yang dibangun kembali agar dapat menjadi organisasi yang efektif, sehingga Perusahaan dapat berkembang sejajar dengan perusahaan penerbangan internasional lainnya. Sedangkan dalam jangka panjang, operasi dan bisnis Perusahaan ditingkatkan agar mampu melayani penerbangan yang menjangkau tujuan penerbangan (*destination*) yang semakin luas di manca negara.

Keseluruhan tujuan di atas tercantum dalam tahapan-tahapan yang ingin dicapai dalam Rencana Strategis Tahun 2006 - 2010+ sebagai berikut:

- Tahapan pertama adalah *survival* dalam pasar industri aviasi yang kompetitif dan agresif. Perusahaan menjalankan strategi Konsolidasi pada tahun 2006 dan strategi Rehabilitasi pada tahun 2007.
- Tahapan kedua *Turnaround* akan dicapai pada tahun 2008- 2009. Fokus pada tahun 2008 adalah:
  - *Finalize debt restructuring, start of privatization process*
  - *Improvement in product & services.*

  Sedangkan pada tahun 2009 strategi dilanjutkan dengan fokus kepada:
  - *Competitiveness & expansion to domestic/regional*
  - *Privatization effective.*
- Tahapan ketiga *Growth* mengkapitalisasi upaya-upaya sebelumnya melalui program *initial public offering* (IPO) yang menyiapkan Perusahaan untuk *sustainable growth* pada tahun 2010 dan sesudahnya.

Management of the Company formulated the Strategic Plan for 2006 - 2010+ as the guideline for organizing and developing the operational, management and business aspects of the Company.

In the short term, operational activities and management are to be reorganized to reestablish Garuda Indonesia as an on-time carrier with top service quality, while the business is to be restructured to improve all aspects of its flights. In the medium term, operational activities and management will be rebuilt into an effective organization to develop the Company's business in line with international airlines. In the long term, the Company's operations and business will be structured to enhance flight service for broader coverage of international destinations.

The targets above are covered in the "Stages to Be Achieved" section of the Strategic Plan for 2006 - 2010+ as follows:

- The first stage is survival in the aviation industry, which is competitive and aggressive. The Company completed its Consolidation strategy in 2006 and its Rehabilitation strategy in 2007.
- The second stage is Turnaround, to be accomplished in 2008- 2009. The focus in 2008 is:
  - Finalizing debt restructuring, starting the privatization process
  - Improving products & services.

  Whereas in 2009 the strategy will focus on:
  - Competitiveness & domestic/regional expansion
  - Privatization
- The third stage, Growth, will capitalize on the previous initiatives through an initial public offering (IPO) that will prepare the Company for sustainable growth in 2010 and thereafter.

Customer Centricity

Pelanggan sebagai pusat perhatian

"Garuda Indonesia emphasizes the importance of customer centricity. Therefore, we continuously strive to provide consistent quality service for our customers."

Garuda Indonesia menekankan pentingnya menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian. Oleh sebab itu kami senantiasa berupaya memberikan layanan yang berkualitas secara konsisten kepada para pelanggan.

Hadiyanto
Komisaris Utama Chairman

Upaya-upaya transformasi bisnis yang dijalankan selama tahun 2007 telah memberikan hasil yang positif tercermin dari keberhasilan Perusahaan membukukan laba bersih sebesar Rp258,1 milyar.

The measures taken in business transformation throughout 2007 have provided positive results, as reflected in the Company successfully booking a net profit of Rp258.1 billion.

Sambutan dari Komisaris Utama

Message from the Chairman

Selama dua tahun terakhir Garuda Indonesia telah melakukan perencanaan dan melaksanakan transformasi bisnis serta memusatkan upaya dalam rangka penerapan Rencana Strategis 2006-2010+. Melalui berbagai upaya dan program yang telah dilaksanakan Garuda Indonesia berhasil melaksanakan "*turnaround*" dimana setelah tiga tahun berturut-turut mengalami kerugian, pada tahun 2007 Garuda Indonesia mulai berhasil meraih keuntungan dan meletakkan dasar-dasar bagi pengembangan perusahaan ke depan.

Over the past two years, Garuda Indonesia has completed planning and initiated business transformation while focusing efforts on applying the Strategic Plan for 2006-2010+. Through the various programs, Garuda Indonesia has successfully initiated a "turnaround". Following losses over three consecutive years, in 2007 Garuda Indonesia began to earn profits and lay the foundations for the future growth of the Company.

HADIYANTO
Komisaris Utama Chairman

ADI R ADIWOSO
Anggota Member

Meskipun kinerja dan perkembangan Perusahaan di tahun 2007 tidak terlepas dari pengaruh berbagai faktor eksternal seperti pertumbuhan ekonomi nasional, pertumbuhan wisatawan mancanegara, situasi keamanan nasional, maupun fenomena harga bahan bakar yang terus meningkat, namun tahun 2007 sebagai tahun REHABILITASI - telah dapat dilalui dengan hasil yang memberikan harapan ke depan.

Dengan memfokuskan implementasi strategi pada aspek penyelesaian restrukturisasi hutang, penguatan produk dan layanan, efisiensi biaya dan peningkatan pendapatan, transformasi pola pikir dan penguatan struktur permodalan, maka kini Garuda Indonesia siap memasuki tahapan selanjutnya, yaitu tahapan *Turnaround*.

Langkah-langkah transformasi bisnis yang dijalankan selama tahun 2007 telah memberikan hasil yang positif, antara lain tercermin dari keberhasilan Perusahaan membukukan laba bersih sebesar Rp258,1 milyar, meningkat secara signifikan dibandingkan tahun 2006 yang masih mengalami kerugian sebesar Rp197,1 milyar. Pencapaian ini merupakan langkah awal yang baik bagi Perusahaan untuk lebih meningkatkan kinerja pada

Despite external factors such as national economic growth, growth in international tourist arrivals, conducive national security to counteract the phenomenon of rapidly increasing fuel prices, 2007 has been a year of REHABILITATION for the Company, which has successfully generated results that will deliver promises for the future.

By focusing on finalization of debt restructuring, strengthening of products and services, cost efficiency and improvement in earnings, transformation of the current mindset and stronger capital structure, Garuda Indonesia is ready to enter the next stage, Turnaround.

The measures taken in business transformation throughout 2007 have provided positive results, including successfully booking net profit of Rp258.1 billion, a significant improvement over 2006, when the recorded a loss of Rp197.1 billion. This achievement signifies a good starting point for the Company to further improve its performance in the coming years. Nevertheless, the challenges ahead are demanding,

ABDUL GANI
Anggota Member

SAHALA LUMBAN GAOL
Anggota Member

WENDY ARITENANG
Anggota Member

masa-masa mendatang. Meskipun demikian, tantangan ke depan sangat besar, khususnya dalam menghadapi persaingan industri yang terus meningkat baik di dalam maupun luar negeri. Dalam kaitan ini maka Perusahaan akan terus berupaya meningkatkan produktivitasnya.

Salah satu tantangan yang harus dihadapi adalah fenomena kenaikan harga bahan bakar pesawat (avtur) yang terus meningkat secara signifikan. Akibat meningkatnya harga bahan bakar tersebut industri penerbangan mengalami tekanan yang sangat besar sehingga selain harus melaksanakan berbagai langkah dan program efisiensi seperti '*fuel conservation program* dll, industri penerbangan juga menerapkan *fuel surcharge* sebagai upaya menutupi biaya operasional yang meningkat secara signifikan.

Secara umum, situasi harga bahan bakar serta tingkat persaingan bisnis yang sangat ketat merupakan faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi bisnis penerbangan; dan menuntut konsentrasi serta perhatian khusus. Namun demikian, dengan adanya strategi jangka panjang Perusahaan serta implementasi yang intensif dan konsisten, kami memiliki keyakinan bahwa Garuda Indonesia saat ini telah berada pada posisi yang tepat

particularly in dealing with the intensively competitive domestic and international industries, pressing the Company to continuously strive to push productivity.

One of the most serious challenges is the escalating price of fuel, which has place significant pressure on the aviation industry. As such, in addition to undertaking various efficiency programs and measures such as the "fuel conservation program", the industry has also applied a fuel surcharge to cover its dramatically increasing operational costs.

In general, the high fuel prices and intensifying competitive climate are the main external factors affecting the aviation business, and demanding particular attention and concentration. However, with a clear strategic direction and intensive and consistent implementation by management and the entire organization, we are certain that Garuda Indonesia is well-positioned to consistently improve value for

untuk senantiasa dapat meningkatkan nilai tambah bagi pemegang saham, pelanggan, karyawan, mitra usaha serta masyarakat serta dapat terus mampu membangun daya kompetisi di kancah industri penerbangan domestik maupun internasional.

shareholders, customers, employees, business partners and the community, and also capable of continuously building competitiveness in the domestic and international aviation industry.

PERUBAHAN SUSUNAN KOMISARIS DAN KOMITE AUDIT

Dalam upaya untuk terus menyiapkan perusahaan agar mampu menghadapi kompetisi dan siap menghadapi berbagai tantangan bisnis di masa mendatang, maka pemerintah selaku pemegang saham utama, melakukan perubahan susunan Komisaris baru berdasarkan SK Meneg BUMN Nomor: KEP-78/MBU/2007 tanggal 4 Juni 2007. Adapun susunan Dewan Komisaris Garuda Indonesia yang baru telah mewakili berbagai unsur yang terkait dengan aspek operasional dan bisnis seperti : Departemen Keuangan, Menko Perekonomian, Departemen Perhubungan maupun Komisaris yang bersifat independen. Selain kami selaku Komisaris Utama yang berasal dari Departemen Keuangan, anggota Dewan Komisaris yang lain adalah Ir. Wendy Aritenang yang mewakili Departemen Perhubungan, Adi Rahman Adiwoso, MSc yang antara lain menjabat Ketua Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG) merupakan wakil dari Komisaris Independen. Selain itu, Drs Abdulgani MA yang sebelumnya menjabat sebagai Komisaris Utama Garuda Indonesia periode 2005-2007 tetap menjadi salah satu anggota Dewan Komisaris.

CHANGES IN THE BOARD OF COMMISSIONERS AND AUDIT COMMITTEE

In its effort to prepare the Company to face the competition and various business challenges in the future, the government, as the majority shareholder of the Company, made changes in the composition of the Board of Commissioners based on Decision Letter of the National Minister of SOE No: KEP-78/MBU/2007 dated 4 June 2007. The new Garuda Indonesia Board of Commissioners includes representatives from a variety of operational and business backgrounds, including the Department of Finance, Coordinating Ministry of the Economy, Ministry of Transportation as well as independent commissioners. Other than myself as President Commissioner from the Department of Finance, the members of the Board are Ir. Wendy Aritenang from the Ministry of Transportation and Independent Commissioner Adi Rahman Adiwoso, MSc who is also Chairman of the Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG). In addition, Drs Abdulgani MA, who previously served as President Commissioner of Garuda Indonesia from 2005-2007, maintains a position on the Board.

Dengan penetapan jajaran Komisaris baru tersebut, maka melalui kesempatan ini kami juga ingin menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya atas segenap kontribusi Ibu Gunarni Soeworo, Bapak Aries Muftie, Bapak Bambang Wahyudi dan Bapak Slamet Riyanto sebagai anggota Dewan Komisaris pada periode 2005-2007. Seluruh upaya, program, serta masukan yang telah diberikan khususnya pengesahan Piagam Komisaris dan Direksi pada awal 2007 akan senantiasa menjadi acuan dan pedoman bagi pelaksanaan kebijakan dan aktivitas bagi tim Komisaris dan Direksi baru dalam menata dan mengembangkan Garuda Indonesia ke tahapan berikutnya.

With the new line up of Commissioners, let us take this opportunity to express our deepest thanks and appreciation for the contributions from Gunarni Soeworo, Aries Muftie and Bambang Wahyudi as well as Slamet Riyanto as members of the Board of Commissioners for 2005-2007. All their great efforts, programs and advice, particularly for the formal launch of the Board of Commissioners and Board of Directors Charter in early 2007, which shall continue to serve as the main reference for establishing policies and activities for the new team of Commissioners and Directors in organizing and developing Garuda Indonesia to the next level of growth.

INTERPHONE

Sementara itu, dengan ditetapkannya Dewan Komisaris yang baru maka keanggotaan Komite Audit juga mengalami perubahan dimana Adi Rahman Adiwoso, MSc menjabat sebagai ketua, Achmadi Hadibroto yang merupakan Ketua Ikatan Akuntan Indonesia, telah diangkat menjadi anggota komite audit independen, dan Sally Salamah, Ak, M.Prof.Acc yang merupakan ahli akuntansi dan keuangan dengan pengalaman yang luas di bidang penerapan dan evaluasi Tata Kelola Perusahaan pada beberapa BUMN di Indonesia.

In line with the newly appointed Board of Commissioners, the membership of the Audit Committee has also been reshuffled. Adi Rahman Adiwoso, MSc has taken on the role of Chairman. The Audit Committee's independent members, not originating from Garuda Indonesia's Board of Commissioners are Achmadi Hadibroto, still serving as Chairman of the Indonesian Accountants Association (Ikatan Akuntan Indonesia), and Sally Salamah, Ak, M.Prof.Acc, an expert in accounting and finance with extensive experience in the implementation and evaluation of corporate governance practices in a number of state-owned enterprises in Indonesia.

PENINGKATAN ASPEK TATA KELOLA PERUSAHAAN

Sejalan dengan tujuan menjadikan Garuda Indonesia sebagai perusahaan yang sehat, berdaya saing dan memberikan nilai tambah, maka kami juga telah melakukan berbagai langkah untuk memastikan sistem penerapan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance/GCG) dapat semakin ditingkatkan bagi kepentingan seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*).

ENHANCEMENT OF CORPORATE GOVERNANCE

In line with the aim of transforming Garuda Indonesia into a sound and competitive company that provides added value, we have also taken various measures to ensure that the system for the implementation of Good Corporate Governance (GCG) principles is enhanced to benefit the interests of all stakeholders.

Salah satu realisasinya yang telah dilaksanakan adalah dengan peluncuran Piagam Komisaris dan Direksi pada bulan Februari 2007 yang kini menjadi acuan bagi hubungan kerja Komisaris dan Direksi dalam rangka penerapan tata kelola perusahaan yang baik, serta dalam melaksanakan tugas dan wewenang masing-masing selaku organ perusahaan maupun selaku individu dari Dewan Komisaris dan Direksi.

One such accomplishment has been the launch of the Board of Commissioners and Board of Directors Charter in February 2007, which today serves as the guideline for the working relationship between the Board of Commissioners and Board of Directors in the implementation of Good Corporate Governance practices and in the performance of organizational as well as individual duties and authorities of the members of the Boards.

Terkait dengan pembentukan piagam komite audit yang telah disesuaikan dengan ketentuan dan peraturan yang terbaru, pembentukan komite-komite lainnya yang dianjurkan oleh peraturan dan perundangan, diantaranya komite nominasi & remunerasi serta komite GCG sudah memasuki tahap finalisasi dan diharapkan di tahun 2008 dan 2009 akan selesai dibentuk secara bertahap.

Related to the formulation of the Audit Committee Charter, which was realigned according to the provisions of new laws and regulations, the formation of other committees as recommended by laws and regulations, such as the Nomination & Remuneration Committee as well as the GCG Committee, has entered the finalization stage, and by 2008 and 2009 the Committees will gradually be established.

Disamping itu pula dengan adanya Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) sebagai salah satu mekanisme sistem *corporate governance* yang menjadi acuan dalam penetapan kebijakan-kebijakan operasional Perusahaan, maka kami berusaha agar apa yang telah disusun dan diterapkan senantiasa sejalan dengan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik.

Akhir kata, atas nama Dewan Komisaris, perkenankanlah kami menyampaikan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada seluruh karyawan dan jajaran Direksi atas kerja keras dan dedikasi yang telah ditunjukkan sehingga mampu mengantarkan Garuda Indonesia ke posisi saat ini. Namun demikian tentunya kita tidak boleh berpuas diri atas pencapaian ini. Jalan yang akan ditempuh masih panjang. Oleh karenanya kontribusi, kerja keras dan keinginan untuk terus melakukan yang terbaik bagi perusahaan harus senantiasa ditanamkan dalam hati dan menjadi motivasi kami untuk terus berbuat yang terbaik.

Satu hal yang senantiasa kami sadari bahwa seluruh pencapaian ini tidak bisa diraih tanpa peran serta Pelanggan yang menjadi pusat dari kegiatan usaha yang dilaksanakan. Untuk itu, kami menyampaikan terima kasih dan penghargaan atas segala dukungan para pelanggan dan mitra usaha yang selalu menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari performance yang telah dicapai oleh Garuda Indonesia hingga saat ini. Dengan menetapkan fokus kegiatan pada kebutuhan pelanggan, peningkatan efisiensi, keunggulan operasional serta budaya kerja yang kondusif, kami yakin bahwa di tengah situasi usaha yang sangat kompetitif, Garuda Indonesia akan tetap mampu bertahan dan berkembang serta memberikan nilai tambah bagi seluruh pemangku kepentingan di masa mendatang.

In addition, through the Corporate Policy Guidelines (PKP) as a mechanism for the corporate governance system, which serves as a reference for the application of operational policies in the Company, we shall strive to continuously align what has been formulated and implemented in the Company to the principles of Good Corporate Governance.

Finally, on behalf of the Board, allow me to express the most sincere gratitude to the people and management of Garuda Indonesia for their relentless hard work and dedication which has guided Garuda Indonesia to its present position. However, we must never be satisfied with our past accomplishments. The road stretches far ahead. For that, contribution, hard work and desire to always achieve the best for the Company must continuously motivate us to deliver only the best.

We must never forget that none of this would be possible without our Customers, who are the focal point of our business. For this, we convey our thanks and gratitude for the support from our customers and business partners, who will always be an integral part of the performance achieved by Garuda Indonesia. By focusing our activities on the needs of our customers – efficiency improvement, operational advantage and a conducive work culture – we are confident that in spite of the highly competitive business environment, Garuda Indonesia shall persevere and develop, presenting added value to all stakeholders in the future.

Hadiyanto
Komisaris Utama Chairman

Emirsyah Satar
Direktur Utama President & CEO

Semua pencapaian di tahun 2007 merupakan hasil dukungan dan kerjasama tim yang baik dari manajemen dan karyawan di semua level di Garuda Indonesia.

Our accomplishments in 2007 would not have been possible without the support and excellent cooperation of the management and employees at Garuda Indonesia.

Laporan dari Direktur Utama

Report from President & CEO

Setelah dua tahun melakukan perubahan menyeluruh dan mendasar yang mengacu pada Rencana Strategis Perusahaan 2006-2010+, maka Perusahaan telah berhasil menunjukkan berbagai peningkatan kinerja yang antara lain ditandai dengan hasil pencapaian yang positif, setelah tiga tahun sebelumnya Perusahaan selalu mengalami kerugian.

After two years of fundamental and comprehensive restructuring based on the Corporate Strategic Plan for 2006-2010+, we are pleased to report that our achievements in performance have been remarkably positive following three consecutive years of losses.

EMIRSYAH SATAR
Direktur Utama
President & CEO

AGUS PRIYANTO
Direktur Niaga
EVP Commercial

ACHIRINA
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support

Di tengah meningkatnya harga minyak dunia, persaingan usaha yang sangat ketat serta kondisi ekonomi yang penuh tantangan, seluruh insan Garuda Indonesia mampu membuktikan bahwa dengan kerja keras, yang didukung oleh kerjasama yang solid, maka beberapa target utama perusahaan di tahun 2007 berhasil dilampaui.

Amid spiraling global fuel prices, intensified competition and challenging economic conditions, the people at Garuda Indonesia have proven that hard work supported by solid teamwork helped the Company successfully reach its major targets for 2007.

Apa yang telah dicapai selama tahun 2007, yang ditetapkan sebagai tahun Rehabilitasi , merupakan bagian dari tahapan *Survival* yang kini membawa Perusahaan memasuki tahapan *Turnaround*, yang merupakan bagian dari Rencana Strategis Perusahaan 2006-2010+.

Our achievements throughout 2007, which was established as our Rehabilitation Year, were part of the Survival stage, which has positioned the Company to enter the Turnaround stage outlined in our Corporate Strategic Plan for 2006-2010+.

Program Rehabilitasi 2007 meliputi lima hal, yaitu: penyelesaian restrukturisasi hutang; penguatan produk & layanan; efisiensi biaya/peningkatan pendapatan; *Change management/transforming set of mind* dan penciptaan *Cash flow* positif/memperkuat struktur permodalan.

The Rehabilitation Program of 2007 covered five areas: finalization of debt restructuring; strengthening of products & services; improvement of cost efficiency and earnings; Change management/ transformation of mindset and positive cash flow/stronger capital structure.

Dari sisi pencapaian cash flow yang positif atau memperkuat struktur permodalan, Garuda Indonesia mampu meraih laba bersih konsolidasi sebesar Rp258,1 milyar, jauh meningkat dibandingkan tahun sebelumnya

From the perspective of generating positive cash flow or stronger capital structure, Garuda Indonesia booked a consolidated net profit of Rp258.1 billion, far higher than the previous year, which recorded a loss of Rp197.1

ARI SAPARI
Direktur Operasi
EVP Operations

EDDY PORWANTO
Direktur Keuangan
EVP Finance

HADINOTO SOEDIGNO
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance

ELISA LUMBANTORUAN
Direktur Strategi & TI
EVP Corporate Strategy & Information Technology

yang mengalami kerugian sebesar Rp197,1milyar. Sementara itu anak perusahaan dengan persentase kepemilikan lebih dari 50% mencatat laba masing-masing sebagai berikut : PT Aerowisata Rp70,2 milyar, PT GMF Aero Asia Rp51,3 milyar, PT Abacus DSI Rp3,4 milyar dan PT Lufthansa System Indonesia Rp18,8 milyar. Hasil positif ini dapat dicapai atas keberhasilan perusahaan dalam meningkatkan *Yield, Seat Load Factor* serta peningkatan kapasitas produksi melalui optimalisasi network di tengah kondisi harga bahan bakar yang terus meningkat dan persaingan bisnis yang semakin ketat.

billion. Meanwhile, subsidiaries in which the Company has stake of more than 50% have booked profits as follows: PT Aerowisata Rp70.2 billion, PT GMF Aero Asia Rp51.3 billion, PT Abacus DSI Rp3.4 billion and PT Lufthansa System Indonesia Rp18.8 billion. This positive development is the result of the Company's success in pushing Yield, Seat Load Factor as well as increased production capacity through network optimalization amid conditions of escalating fuel prices and aggressive business competition.

Sementara itu dari sisi penyelesaian restrukturisasi hutang, maka upaya program restrukturisasi telah dapat dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditargetkan. Sebagian dari total hutang telah dapat direstrukturisasi pada tahun 2007, sementara restrukturisasi hutang secara keseluruhan diharapkan akan dapat diselesaikan pada periode kwartal ketiga 2008.

In regards to the debt restructuring settlement, the restructuring program has been conducted as targeted. A portion of the debts were restructured in 2007, and the entire debt restructuring process is expected to be finalized by third quarter of 2008.

Dari sisi manajemen perubahan, upaya-upaya yang telah dilakukan perusahaan dalam program transformasi bisnis, adalah dilaksanakannya pengenalan dan pengembangan kultur (kerja) baru – dengan tujuan agar karyawan

Steps taken by the Company toward change management within the scope of the business transformation program include the introduction and development of a new work culture – with the aim

Gerakan efisiensi biaya disosialisasikan ke seluruh unit kerja melalui berbagai forum, workshop dan juga materi komunikasi antara lain poster, majalah internal. web intern dsb.

The cost-efficiency was socialized to all working units through various forums, workshops and communication materials such as posters, internal magazines, internal website, and others.

memiliki pola pikir, pola kerja dan perilaku yang sejalan dengan visi, misi dan tujuan perusahaan serta berorientasi pada *competitiveness* ('*how to compete*') berlandaskan kerjasama tim yang saling mendukung antar bagian. Selain itu, berkaitan dengan upaya efisiensi, kami juga berusaha mentransformasikan pola pikir yang lebih sederhana untuk hal-hal yang bisa meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja.

Dalam kaitan itu, perusahaan merumuskan kembali **Nilai-Nilai Perusahaan** serta mengelaborasikannya menjadi pedoman perilaku insan Garuda Indonesia (*code of conduct*). Nilai-nilai Perusahaan tersebut dikenal sebagai "**FLY-HI**" yang meliputi nilai-nilai: e**F**ficient & effective, **L**oyalty, customer centricit**Y**, **H**onesty & openness, dan **I**ntegrity.

Selain itu, dengan bantuan konsultan yang kompeten di bidangnya, kami menerapkan sistem meritokrasi untuk penilaian kinerja yang terkait pada penerapan *reward* dan *punishment* yang lebih *fair* dan konsisten bagi seluruh jajaran perusahaan.

Seiring dengan program strategis tersebut, perusahaan menjalankan transformasi bisnis melalui peningkatan produktivitas dan efisiensi sebesar 25% dalam jangka waktu tiga tahun ke depan, perampingan manajemen dan organisasi, perbaikan kualitas dan produktivitas sumber daya manusia, divestasi anak perusahaan serta meningkatkan sinergi hubungan usaha (*term of business*) dengan anak perusahaan dan para mitra untuk membentuk kerjasama yang saling menguntungkan.

that employees maintain a mindset, work ethic and conduct in line with the vision, mission and purpose of the Company and oriented towards competitiveness ('how to compete') founded on teamwork that provides support across departments. Also, related to efficiency initiatives, we strive to transform the mindset of our employees toward methods that allows for improvement in work effectiveness and efficiency.

In this respect, the Company is reformulating its Corporate Values and elaborating on them in the code of conduct for the people of Garuda Indonesia. The corporate values are referred to as "FLY-HI", consisting of: e**F**ficient & effective, **L**oyalty, customer centricit**Y**, **H**onesty & openness, and **I**ntegrity.

In addition, with the assistance of a competent consultant, we have implemented a merit-based system for performance evaluation related to the application of reward and punishment which is more consistent and fair across the Company.

Through this strategic program, the Company will transform its business by improving in productivity and efficiency by 25% within the next three years, streamlining management and the organization, enhancing quality and productivity of human capital, divesting subsidiaries and improving the synergy or terms of business with subsidiaries and business partners to engage in mutually beneficial cooperative initiatives.

Pencanangan Transformasi Bisnis guna mempercepat pencapaian rencana strategis perusahaan dijabarkan dalam empat program utama yang mudah dipahami oleh seluruh insan Garuda Indonesia

The launch of our Business Transformation campaign to speed up the achievement of our corporate strategic plan, which is laid out in four easy-to-comprehend programs for all Garuda Indonesia employees.

Untuk mencapai efisiensi biaya secara signifikan, Perusahaan melaksanakan langkah-langkah sebagai berikut: *reduce and eliminate waste; simplify process/avoid complexity; improve response time; increase productivity*.

Upaya-upaya efisiensi direncanakan, dijalankan dan dipantau secara berkala dalam konteks penurunan *unit cost* Perusahaan dengan tanpa mengorbankan kualitas produk dan layanan. Program Transformasi Bisnis dan Efisiensi ini dikomunikasikan secara luas di seluruh jajaran Perusahaan.

Sejalan dengan pencanangan tahun Rehabilitasi, upaya-upaya peningkatan pelayanan yang dilaksanakan telah meningkatkan kinerja Perusahaan dan kepercayaan pelanggan, yaitu terbukti dengan peningkatan *seat load factor* sebesar 4,47 point menjadi 72,56%. Sebagai hasil dari upaya pemenuhan harapan dan kebutuhan pelanggan, maka layanan *'e-travel'* yang diluncurkan pada tahun 2006 telah dirasakan hasilnya pada tahun 2007. Salah satu fasilitas yang dikembangkan adalah *e-payment,* yaitu layanan pembayaran tiket melalui *call center* dan ATM bank yang bekerja sama dengan Garuda Indonesia. Selama tahun 2007, pemanfaatan fasilitas *e-payment* oleh pelanggan meningkat secara signifikan sebesar 231% yaitu sebanyak 97.033 transaksi, dengan nilai pembayaran sebesar Rp121.033.905.562 jika dibandingkan tahun 2006 yang hanya mencatat 42.019 transaksi, dengan nilai pembayaran sebesar Rp44.470.089.200.

To achieve significant cost efficiency, the Company pursued the following initiatives: reduce & eliminate waste; simplify processes/avoid complexity; improve response time; increase productivity.

Initiatives for efficiency are planned, implemented and monitored regularly for reduction of the Company's unit cost without sacrificing the quality of products and services offered. The Business Transformation and Efficiency Programs are communicated extensively throughout the Company.

With the launch of the Rehabilitation year, the measures for service improvement have improved the Company's performance and customer confidence, as evident in the increase in seat load factor by 4.47 points to 72.56%. As a result of fulfilling customer's expectations and needs, the 'e-travel' service was launched in 2006, and the positive results of this program were already evident in 2007. One of the facilities developed was e-payment, a service for facilitating ticket payments through call centers and ATMs of banks cooperating with Garuda Indonesia. Throughout 2007, utilization of e-payment facilities by customers increased significantly by 231%, with 97,033 transactions and total payment value of Rp121,033,905,562 compared to 2006 when a total of 42,019 transactions were recorded, with payment value amounting to Rp44,470,089,200.

Dalam upaya peningkatan pelayanan, Garuda Indonesia berupaya dapat melakukan *direct contact* dengan pelanggan melalui *call center* dengan konsep layanan *"One stop service"* 24 jam, serta pengembangan *tickecting booth machines* di beberapa *public service area*, serta intensifikasi kerjasama dengan perusahaan dan instansi lainnya dalam bentuk *corporate accounts*.

To further improve its service, Garuda Indonesia strives to seek direct contact with customers through its call center operated under the concept of "one stop service" 24 hours a day, as well as development of ticketing booth machines in a number of public service areas, and intensification of cooperative agreements with other companies and institutions in the form of corporate accounts.

Seiring dengan peningkatan pelayanan kepada pelanggan, di tahun 2007 kami melakukan pembukaan empat rute penerbangan baru dan penambahan frekuensi penerbangan domestik. Pembukaan rute baru tersebut antara lain rute Jakarta – Palangkaraya (pp), Jakarta – Pontianak (pp), Yogyakarta – Balikpapan (pp) dan Balikpapan – Denpasar via Makassar (pp). Sementara itu, penambahan frekuensi penerbangan dilaksanakan pada rute Jakarta – Surabaya (pp), Jakarta - Semarang (pp), Jakarta – Palembang (pp), Jakarta – Medan (pp), Jakarta – Balikpapan (pp), Denpasar - Yogyakarta (pp) dan Jakarta –Yogyakarta (pp).

In line with efforts for service improvement to customers, in 2007 we opened four new routes and added to the frequency of our domestic flights. These new routes include Jakarta - Palangkaraya (vv), Jakarta-Pontianak (vv), Yogjakarta – Balikpapan (vv) and Balikpapan – Denpasar via Makassar (vv). Additional flight frequency has been introduced on a number of domestic routes, including Jakarta – Surabaya (vv), Jakarta - Semarang (vv), Jakarta – Palembang (vv), Jakarta – Medan (vv), Jakarta – Balikpapan (vv), Denpasar - Yogyakarta (vv) and Jakarta –Yogyakarta (vv).

Sepanjang 2007, dengan penambahan 4 rute baru, maka dari 29 rute domestik, 27 rute diantaranya berhasil meraih keuntungan, ini berarti meningkat dibandingkan tahun 2006 - dimana dari 26 rute hanya 24 rute domestik yang berhasil meraih keuntungan. Hal ini menunjukkan upaya optimalisasi rute-rute di tengah kondisi persaingan yang sangat ketat telah berhasil dilakukan.

Given the 4 additional new routes in 2007, of Garuda Indonesia's 29 domestic routes 27 generated profits. This is an improvement from its position in 2006 when, of its 26 domestic routes, only 24 succeeded in earning profits. This shows that we have successfully optimized the routes despite the aggressively competitive climate.

Melalui berbagai upaya tersebut jumlah penumpang selama tahun 2007 berhasil meningkat sebesar 6,2% menjadi 9.868.540, dibanding tahun 2006 yang sebesar 9.288.631. *Revenue Passenger Kilometres (RPK)* pun mengalami peningkatan sebesar 9.5%, atau mencapai 16.282,6 juta.

All these measures certainly contribute to the 6.2% increase in the number of passengers for Garuda Indonesia to 9,868,540 in 2007, up from 9,288,631 in 2006. This has also pushed up Revenue Passenger Kilometers (RPK) by 9.5% to reach 16,282.6 million.

Sedangkan *Available Seat Kilometers (ASK)* penerbangan juga meningkat 2,7% mencapai 22.439,2 juta, dibanding sebelumnya sebesar 21.845,9 juta.

Also, Available Seat Kilometers (ASK) reached 22,439.2 million, up 2.7% compared to the previous year's figure of 21,845.9 million.

Peningkatan produktivitas juga tercermin dari utilisasi pesawat yang sebesar 9:33 jam per hari, atau meningkat 7,1% dibanding tahun 2006. Adapun jumlah pesawat Garuda Indonesia per 31 Desember 2007 tercatat sebanyak 48 buah.

Productivity improvement is also reflected in the aircraft utilization figures, at 9:33 hours per day, or up 7.1% compared to 2006. The fleet operated by Garuda Indonesia as of 31 December 2007, numbered 48 aircrafts.

PENINGKATAN ASPEK GCG

Garuda Indonesia berupaya secara konsisten menerapkan Good Corporate Governance (GCG) sehingga sistem dan struktur organ perusahaan yang menyangkut kewenangan, tugas dan hubungan kerja dapat berjalan secara optimal, efektif dan menghasilkan sinergi bagi kepentingan Perusahaan. Untuk itu pada awal tahun 2007 telah diluncurkan Piagam Komisaris dan Direksi yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi yang sesuai dengan best practice prinsip-prinsip GCG terbaik di Indonesia maupun internasional.

Sesuai dengan Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) sebagai salah satu mekanisme sistem *corporate governance*, sebagaimana yang telah dijelaskan di muka, Garuda Indonesia telah memiliki nilai-nilai perusahaan dan *code of conduct* sebagai pedoman dalam pengambilan keputusan dan perilaku seluruh insan Garuda Indonesia.

Nilai-nilai perusahaan beserta standar perilaku Insan Garuda Indonesia, dalam jangka panjang diharapkan dapat menjadi budaya kerja Garuda Indonesia. Internalisasi nilai-nilai dan standar perilaku tersebut merupakan program yang dilaksanakan dengan penuh komitmen, berkesinambungan dan melibatkan semua pihak.

Di tahun 2007 perusahaan juga telah menyiapkan serangkaian kebijakan untuk mendorong percepatan pengambilan keputusan, namun tetap berada dalam koridor tanggung jawab dan akuntabilitas yang jelas. Salah satunya dalam bentuk Laporan Tata Kelola Perusahaan di Laporan Tahunan 2007 yang menekankan aspek transparansi dan upaya-upaya Garuda Indonesia menerapkan praktek-praktek GCG di seluruh tingkatan perusahaan mulai dari yang terendah hingga Komisaris.

PERUBAHAN SUSUNAN DIREKSI

Tahun 2007 terjadi pembaharuan dalam jajaran Direksi, dimana berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa pada tanggal 31 Oktober 2007, telah ditetapkan oleh Pemegang Saham, tiga Direktur baru yaitu Eddy Porwanto sebagai Direktur Keuangan yang sebelumnya menjabat Chief Finance Officer PT General Motor Indonesia, Elisa Lumbantoruan sebagai Direktur Strategi & TI yang sebelumnya Presiden Direktur PT Hewlett Packard Indonesia dan Hadinoto Soedigno sebagai Direktur Teknik

ENHANCEMENT OF GCG PRACTICES

Garuda Indonesia strives to consistently apply Good Corporate Governance (GCG) principles such that the Company's system and structure related to authorities, duties and working relationship may proceed in an optimal and effective manner and produce a synergy that benefits the Company. For this, in early 2007, we launched the Board of Commissioners and Board of Directors Charter containing reference for the working relationship between the two Boards according to the GCG principles best practices in Indonesia and internationally.

Based on the Corporate Policy Guidelines (PKP) as one of the mechanisms of the corporate governance system, as previously discussed, Garuda Indonesia has corporate values and a code of conduct as reference for decision-making and conduct for Garuda Indonesia employees.

The corporate values and standards of conduct for Garuda Indonesia employees, in the long-run, are expected to become the work culture at Garuda Indonesia. Internalization of these values and standards of conduct is a program undertaken with full commitment, continuity and involvement of all parties.

In 2007, the Company also prepared a set of policies to promote the acceleration of decision making, while still within the corridor of clarity with respect to responsibility and accountability. One of these policies is the Corporate Governance Report in the 2007 Annual Report, which emphasizes transparency and efforts by Garuda Indonesia in applying GCG practices at all levels up to the Board of Commissioners.

CHANGES IN THE BOARD OF DIRECTORS

In 2007, there were changes in the composition of the Board of Directors, resulting from the extraordinary general meeting of shareholders held on 31 October 2007. The Shareholders approved three new Directors: Eddy Porwanto as EVP Finance, who previously served as Chief Finance Officer of PT General Motors Indonesia, Elisa Lumbantoruan as EVP Corporate Strategy & Information Technology, whose previous appointment was as President Director of PT Hewlett Packard Indonesia, and

yang sebelumnya menjabat Direktur Utama PT GMF-AA. Kehadiran tiga Direktur tersebut diharapkan akan semakin memperkuat posisi Garuda Indonesia dalam menjalankan program transformasi bisnis.

Hadinoto Soedigno as EVP Engineering & Maintenance, who was President Director of PT GMF-AA. These new leaders are expected to contribute in strengthening the implementation of Garuda Indonesia's business transformation program.

Sejalan dengan perubahan Direksi tersebut, maka pada kesempatan ini, saya atas nama seluruh jajaran Garuda Indonesia menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih atas segenap kontribusi Saudara Sunarko Kuntjoro, Alex Maneklaran dan Arya R. Suryono sebagai anggota Direksi periode sebelumnya yang telah turut mengantarkan Garuda Indonesia ke posisi yang lebih baik saat ini.

With the change in the membership of the Board of Directors, on behalf of the people at Garuda Indonesia, let me take the opportunity to express thanks and appreciation for the hard work and contribution of Sunarko Kuntjoro, Alex Maneklaran and Arya R. Suryono in their position as Directors for the previous period with participation in steering Garuda Indonesia into a better position today.

PROGRAM TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN

Sebagai perusahaan yang dibangun sejak awal masa kemerdekaan, kami memiliki keterkaitan unik dengan perjalanan sejarah bangsa, khususnya dalam bidang pengembangan sarana transportasi udara bagi kegiatan perekonomian kemasyarakatan dan kepariwisataan baik di tingkat nasional maupun internasional.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY PROGRAM

As a Company established at the onset of the nation's independence, we have a unique connection with the history of the nation, particularly in developing an air transportation infrastructure serving activities in people economies and tourism, both at the national and international levels.

Selain itu, dalam posisinya sebagai perusahaan pembawa bendera nasional (*flag carrier*) Garuda Indonesia tidak melepaskan diri dari program-program yang terkait dengan *Corporate Social Responsibility,* yang difokuskan pada program yang memberikan manfaat yang maksimal bagi para *stakeholders* seperti pelanggan, karyawan, mitra usaha, pemegang saham, maupun masyarakat umum.

Also in its position as flag carrier, Garuda Indonesia is not independent from programs pertaining to Corporate Social Responsibility, which are focused on programs that provide maximum benefits for stakeholders such as customers, employees, business partners, shareholders and the general public.

Sebagai bagian dari dukungan terhadap pengembangan pariwisata nasional, maka dalam kaitan mensukseskan Tahun Kunjungan Indonesia 2008, Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan yang aktif melakukan kegiatan promosi di dalam dan luar negeri telah melaksanakan pemasangan logo 'Visit Indonesian Year 2008' di seluruh badan pesawat, dan melakukan berbagai program promosi bekerjasama dengan berbagai institusi terkait serta memanfaatkan kantor-kantor cabang-nya di manca negara untuk mendatangkan turis ke Indonesia.

Vouching its support for the development of tourism in the country, and for its contribution to the success of Visit Indonesia Year 2008, Garuda Indonesia, actively engages in promotional campaigns at the national and international levels and has attached the logo 'Visit Indonesian Year 2008' on all its aircrafts. Garuda Indonesia carries out various promotional programs in cooperation with a number of relevant institutions and capitalizes on its many representative offices in many countries to drive international tourists into Indonesia.

PENGHARGAAN YANG DITERIMA

Berbagai bentuk penghargaan telah diterima, sebagai bentuk pengakuan atas kinerja yang telah dicapai, sepanjang tahun 2007, diantaranya : Indonesia's

AWARDS RECEIVED

Garuda Indonesia received a number of awards and accolades in recognition of performance accomplished throughout 2007, including: Indonesia's Most Admired

Most Admired Company, Indonesia Best Brand Award, Service Quality Award, Penghargaan Prima Utama, Prima Madya dan Prima Pratama dari Departemen Perhubungan RI, International Public Relations Award dan e-Learning Award.

Tentunya seluruh penghargaan yang kami terima ini menjadi pemacu untuk bekerja lebih keras untuk mencapai hasil yang lebih baik lagi di masa mendatang.

Sebagai salah satu upaya untuk senantiasa meningkatkan standar keselamatan penerbangan, di tahun 2007 kami terus melakukan persiapan untuk memperoleh sertifikat Operational Safety Audit atau IOSA dari Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA). Upaya ini telah kami lakukan sejak Oktober 2004. Hingga saat ini, Garuda Indonesia adalah satu-satunya maskapai penerbangan dari Indonesia yang menjadi anggota IATA. Apabila tahun 2008 kami berhasil melewati audit IOSA yang meliputi delapan aspek dan mencakup 900 standar operasional penerbangan, maka Garuda Indonesia dapat menjadi salah satu dari 203 maskapai di dunia dan satu-satunya maskapai penerbangan dari Indonesia yang lolos audit ketat untuk menjadi operator IOSA.

PROSPEK DAN RENCANA MASA DEPAN

Tahun 2008 sebagai awal tahapan *Turnaround* akan difokuskan pada upaya-upaya membangun organisasi dan manajemen yang efektif agar mampu mengembangkan bisnis Perusahaan yang sejajar dengan perusahaan penerbangan internasional.

Fokus pada tahun 2008 adalah menyelesaikan restrukturisasi hutang dan memulai proses privatisasi. Kami juga berencana meningkatkan *value proposition* dari produk dan layanan yang sesuai dengan segmen pasar yang dituju.

Sementara itu, sebagai langkah untuk mendukung pengembangan bisnis dan pelayanan maka memasuki tahapan *Turnaround*, sebanyak 25 pesawat Boeing 737-800 Next Generation (B-737NG) yang dipesan dari The Boeing Company secara bertahap akan bergabung dalam jajaran armada Garuda Indonesia mulai tahun 2009 hingga 2011. Disamping itu, untuk mendukung kegiatan operasional penerbangan rute internasional jarak jauh

Company, Indonesia's Best Brand Award, the Service Quality Award, the Prima Utama, Prima Madya and Prima Pratama Awards from the Ministry of Transportation, the International Public Relations Award and the e-Learning Award.

Certainly, such acknowledgement serves as a driver to work even harder to achieve better results in the coming years.

As an effort to consistently improve aviation safety standards, in 2007 we continue to prepare for the International Operational Safety Audit (IOSA) from the International Aviation Transportation Association (IATA). This initiative has been pursued since October 2004. Currently, Garuda Indonesia is the only carrier from Indonesia that has become a member of IATA. If in 2008 we successfully pass the IOSA audit, which consists of eight aspects and encompasses 900 aviation operational standards, Garuda Indonesia will become one of 203 airlines worldwide and the only Indonesian airline to pass the stringent audit to become an IOSA operator.

PROSPECTS AND PLANS FOR THE FUTURE

2008 will open the Turnaround stage, concentrating on efforts to build an effective organization and management capable of developing the Company's business in line with international aviation companies.

Focus in 2008 includes finalizing the debt restructuring and initiating the process of privatization. We also plan to improve value proposition from products and services according to the market segments targeted.

Additionally, to support business development and service improvement as we enter the Turnaround stage, 25 Boeing 737-800 Next Generations (B-737NG) ordered from the Boeing Company, will gradually join Garuda Indonesia's armada starting in 2009 to 2011. As many as 10 aircrafts that can service long international routes, such as the Boeing 777-300 ER (Extended Range), have also been ordered to support

Perusahaan juga telah memesan 10 pesawat Boeing 777-300 ER (*Extended Range*) yang akan mulai bergabung dalam jajaran armada Garuda Indonesia pada tahun 2010.

Di tengah ketidakpastian harga bahan bakar dan persaingan yang semakin ketat, prospek untuk Garuda Indonesia masih terbuka luas sejalan dengan semakin membaiknya kondisi ekonomi negara yang tentunya akan medorong lebih banyak orang untuk melaksanakan perjalanan. Jika kita bandingkan dengan situasi lima tahun yang lalu, maka dapat diprediksikan bahwa beberapa tahun ke depan adalah masa pertumbuhan yang pesat dari sisi jumlah penumpang seiring dengan pertambahan penduduk dan meratanya pembangunan di berbagai kota di Indonesia.

Dengan dukungan oleh 5.808 karyawan, serta upaya untuk selalu mengutamakan para pelanggan, peningkatan efisiensi, keunggulan operasional serta budaya kerja baru yang menekankan aspek GCG, maka akan mendorong kami dalam meraih peluang dan menghadapi persaingan bisnis ke depan.

Sebagai penutup, semua pencapaian ini tentulah tidak mungkin tercapai tanpa dukungan dan kerjasama dari seluruh jajaran manajemen dan karyawan Garuda Indonesia dari segala lapisan. Untuk itu, dengan semangat "One Team One Spirit One Goal", atas nama jajaran Direksi, perkenankan saya menyampaikan terima kasih dan penghargaan atas dedikasi, kerja keras serta loyalitas para karyawan dan pelanggan kepada Garuda Indonesia.

Kami juga menyampaikan penghargaan kepada para mitra kerja, pemerintah serta seluruh *stakeholders* yang telah mendukung upaya pencapaian yang telah kami laksanakan di tahun 2007. Kepercayaan dan dukungan dari segenap *stakeholders* menjadi pendorong bagi kami untuk bekerja lebih keras lagi dalam mencapai visi Garuda Indonesia menjadi perusahaan penerbangan pilihan utama di Indonesia yang berdaya saing internasional.

the Company's operational flight activities and will be added to Garuda's fleet in 2010.

In the midst of fuel price uncertainty and tightening competition, prospects for Garuda Indonesia remain wide open in line with better economic conditions in the country, which in turn will certainly encourage a larger number of people to travel. Compared to the situation five years back, we can predict that the next several years will represent a period of rapid growth in number of passengers on the back of the population growth and increasingly equitable development in other major cities throughout Indonesia.

With the support of 5,808 employees and our efforts to prioritize customer centricity, improve efficiency, to foster operational advantage and promote our new corporate culture that emphasizes GCG and service, we will strive to seize opportunities and face the business competition that lies ahead.

In closing, none of our accomplishments would have been possible without the support and cooperation of the management and employees at Garuda Indonesia. In the spirit of our motto "One Team One Spirit One Goal", on behalf of the Board of Directors allow me to express gratitude and appreciation for the dedication, hard work and loyalty of all employees and customers to Garuda Indonesia.

We would like to extend our appreciation to our business partners, the government and all our stakeholders who have supported our efforts and achievements in 2007. The trust and support from our stakeholders are the drivers for us to work harder in attaining the vision of Garuda Indonesia to become the main airline of choice in Indonesia with international competitive advantage.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

The 2007 Rehabilitation year was fully implemented: Business, Financial and Operational Review

Fase Rehabilitasi di tahun 2007 telah berhasil diimplementasi: Tinjauan Usaha, Keuangan dan Operasional

"Garuda Indonesia has successfully implemented and exceeded each target set in early 2007 to achieve long-term and structurally strong competitiveness for Garuda Indonesia's turnaround phase."

Garuda Indonesia telah berhasil melakukan implementasikan dan melampaui beberapa target yang ditetapkan di awal 2007 guna meraih daya saing jangka panjang yang kokoh bagi fase turnaround.

Tinjauan Usaha
Business Overview

Proses transformasi Bisnis yang dilakukan Garuda Indonesia kini memasuki tahapan *Turnaround*. Faktor-faktor penting yang mempengaruhi kinerja Perusahaan di tahun buku 2007 dilihat dari sisi Operasional, Keselamatan Pelanggan, Pemasaran, Pelayanan, Human Capital dan Keuangan akan diuraikan lebih lanjut di bagian ini.

The business transformation process implemented by Garuda Indonesia is entering the Turnaround stage. Important factors affecting the Company's performance in fiscal year 2007 in the areas of operations, aviation safety, marketing, service, human capital and finance are provided in detail in the following section.

Operasi
Operations

ARMADA

Sebagai bagian dari tahun Rehabilitasi, Perusahaan telah melaksanakan program, salah satu diantaranya adalah optimalisasi armada. Berbagai aktivitas yang berkaitan dengan penambahan dan penyesuaian jumlah pesawat selama 2007 adalah sebagai berikut:

1. Melakukan penambahan satu buah pesawat Boeing 737-400 mulai bulan Mei 2007.
2. Untuk menggantikan pesawat Airbus 330-300 yang digunakan untuk penerbangan haji, maka Perusahaan menyewa dua buah pesawat Boeing 737-800 New Generation (NG) selama 3,5 bulan mulai Desember 2007 dengan registrasi ECCDU dan EIDMZ dari Futura.
3. Merekonfigurasi satu pesawat Citilink untuk dipakai dalam penerbangan *mainbrand* pada bulan Oktober 2007.
4. Memanfaatkan sebuah pesawat sewa Boeing 747-300 penerbangan haji untuk penerbangan regular bulan September - Oktober 2007.
5. Mengembalikan sebuah pesawat Boeing 737-300 kepada *lessor* sesuai dengan masa sewanya.

Pada bulan Maret 2007 Perusahaan mengalami musibah pada penerbangan GA 200 yang menyebabkan sebuah pesawat Boeing 737-400 mengalami musibah *total loss*. **Tabel 1** menggambarkan jenis pesawat dan penyebab mutasi sepanjang tahun 2007.

Hingga akhir Desember 2007, armada pesawat yang dikelola berjumlah 48 buah, tidak termasuk dua buah pesawat Boeing 737-800 dari Futura karena disewa hanya

FLEET

As part of the Rehabilitation year, the Company has implemented its programs that include optimizing its existing fleet. As such, activities pertaining to the addition to and scaling down of its fleet throughout 2007 are detailed below:

1. Addition of one Boeing 737-400 in May 2007.
2. Lease of two Boeing 737-800 New Generations (NG) for 3.5 months beginning in December 2007 to replace an Airbus 330-300 used for hajj service, registered as ECCDU and EIDMZ from Futura.
3. Reconfiguration of one Citilink aircraft for the mainbrand flight in October 2007.
4. Use of a leased hajj service Boeing 747-300 for regular flight service between September - October 2007.
5. Return of one Boeing 737-300 to the lessor in accordance with the lease agreement.

In March 2007, the Company's GA 200 flight experienced an accident which resulted in the total loss of one Boeing 737-400. **Table 1** provides the types of aircraft and reasons for mutation throughout 2007.

As of the end December 2007, the Company managed a fleet totaling 48 aircrafts, not including two Boeing 737-800s from Futura that were leased for 3.5 months. This

Tabel Table 1
Mutasi Armada
Fleet Changes

No.	Keterangan Description	Jenis Type	Register
1.	Terkena musibah GA 200 Mar 2007 GA 200 accident, March 2007	B 737-400	PK GZC
2.	Dikembalikan pada tgl. 6 April 2008 Returned on April 6, 2008	B 737-300	PK GGW
3.	Mulai disewa bulan Mei 2007 Leased effective May 2007	B 737-400	PK GZP

Tabel Table 2
Armada Pesawat per 31 Desember 2007
Aircraft Fleet per December 31, 2007

Jenis Pesawat Aircraft Type	Jumlah Total 31/12/2007	Jumlah Total 31/12/2006
Berbadan Lebar Wide Body :	**9**	**9**
Airbus 330-300	3	3
Boeing 747-400	6	6
Berbadan Sempit Narrow Body :	**39**	**40**
Boeing 737-300	12	12
Boeing 737-300 CT	1	2
Boeing 737-400	19	19
Boeing 737-500	5	5
Boeing 737-800 NG*	2	2
Jumlah Total	**48**	**49**

CT: Citilink
NG: New Generation
** Tidak termasuk 2 buah yang disewa 3.5 bulan*
Not including 2 units leased for 3.6 months

3,5 bulan. Jumlah ini terdiri dari 20 buah pesawat milik sendiri dan 28 buah pesawat sewa, berkurang satu buah dibandingkan akhir tahun 2006. Jumlah armada dirinci pada **Tabel 2.**

UTILISASI PESAWAT

Dengan mengoptimalkan jaringan penerbangan, utilisasi pesawat dapat ditingkatkan sebesar 7,1% menjadi 9:33 jam per hari. Utilisasi pesawat berbadan sempit (*narrow body*) rata-rata meningkat 10,6% menjadi 9:25 jam per hari. Pesawat Boeing 737-800 mencatat utilisasi tertinggi sebesar 12 jam 49 menit per hari (lihat **Tabel 3**).

Sedangkan utilisasi pesawat berbadan lebar (*wide body*) rata-rata menurun 6,3% menjadi 10:06 jam per hari. Utilisasi pesawat Boeing 747-400 dinaikkan 1% dengan penambahan frekuensi.

includes 20 owned aircrafts and 28 leased aircrafts, one less than at the end of 2006. Data on fleet is detailed in **Table 2**.

AIRCRAFT UTILIZATION

By optimizing its route network, aircraft utilization could be improved by 7.1%, increasing to 9:33 hours per day. Utilization of narrow body aircraft increased by an average of 10.6% to 9:25 hours per day. Boeing 737-800s recorded the highest level of utilization at 12:49 hours per day (see **Table 3**).

On the other hand, utilization of wide body aircraft declined on average by 6.3% to 10:06 hours per day. Utilization of Boeing 747-400 was increased by 1% with added frequency.

Tabel Table 3
Utilisasi Armada
Fleet Utilization

(jam/hari) (hours/day)

Jenis Pesawat Aircraft Type	2007	2006	Perkembangan Changes
Berbadan Lebar Wide Body	10:06	10:47	-6,3%
Berbadan Sempit Narrow Body	9:25	8:31	10,6%
Total	**9:33**	**8:55**	**7,1%**

Fleet Utilization

9:33 hours/day, up 7%

Tabel Table 4
Produksi Penerbangan Reguler dan Haji
Regular and Hajj Flights Production

Indikator Indicators	Unit	Jumlah Total	Perkembangan Changes
ATK	1000	2.771.123	3,8%
Keberangkatan Pesawat Aircraft Departure	1	93.466	1,6%
Jam Terbang Hours Flown	1	181.550	2,9%
Frekuensi Frequencies	1	82.797	4,2%
Kursi yang Ditawarkan Seat Offered	1	13.464.964	1,8%
Kilometer ditempuh Kilometres Flown	1000	112.678	3,4%
ASK	1000	22.439.212	2,7%
FATK	1000	568.945	1,9%

ATK: Available Tonnes per Kilometer
ASK: Available Seat Kilometer
FATK: Freight Available Tonnes per Kilometer

Utilisasi pesawat Airbus 330-300 menurun karena jadwal maintenance untuk dua buah pesawat pada bulan Januari -Juni dan satu buah pesawat pada bulan Juli - September 2007.

Utilization of Airbus 330-300 dropped because of the maintenance schedule for two aircrafts from January-June and one unit of aircraft during July - September 2007.

REALISASI OPERASIONAL

Sebagai hasil peningkatan utilisasi pesawat, Perusahaan dapat meningkatkan kapasitas ATK (*available tonne kilometers*) penerbangan reguler dan haji sebesar 3,8%. Penerbangan regular termasuk penerbangan Citilink. Available Seat Kilometers (ASK) dan Freight Available Tonne Kilometers (FATK) meningkat masing-masing 2,7% dan 1,9%.

Perkembangan *system activity indicators* (indikator produksi) ASK dan lainnya selengkapnya disampaikan dalam **Tabel 4**.

REALIZATION OF OPERATIONS

As a result of improvements in aircraft utilization, the Company was able to increase the capacity of Available Tonne Kilometers (ATK) for regular and hajj flights by 3.8%. The regular flights include Citilink. Available Seat Kilometers (ASK) and Freight Available Tonne Kilometers (FATK) increased by 2.7% and 1.9% respectively.

Developments in system activity indicators (production indicators), ASK and others are presented in **Table 4**.

Keselamatan Penerbangan & Operasional

Aviation Safety & Operations

KESELAMATAN PENERBANGAN

Keselamatan penerbangan (*safety*) telah menjadi bagian dari sistem di Garuda Indonesia. Dengan demikian "safety" telah menyatu ke dalam budaya seluruh karyawan Garuda Indonesia dalam pelaksanaan seluruh aspek kegiatan Perusahaan, khususnya dalam sistem pengoperasian penerbangan, pemeliharaan dan perawatan pesawat, pendidikan dan pelatihan serta dalam bidang-bidang kegiatan perusahaan lainnya.

Dalam penerapannya, Garuda Indonesia antara lain telah memiliki departemen yang secara khusus menangani bidang "Aviation Safety and Security" dimana pada unit ini terdapat 35 karyawan, 11 diantaranya adalah "safety specialist".

Sebagai bentuk komitmen tertinggi dari Direktur Utama terhadap sistem keselamatan dan keamanan dalam perusahaan dan sebagai acuan kebijakan utama di tingkat operasional, maka Perusahaan telah memiliki Kebijakan Keselamatan (Safety Policy). Komitmen manajemen ini juga ditujukan dalam rapat Corporate Safety Committee yang hanya dihadiri level Direktur dan dipimpin oleh Direktur Utama secara rutin setiap 6 bulan atau sewaktu-waktu jika diperlukan. Selain rapat Corporate Safety Committee di atas, juga diadakan rapat rutin setiap empat bulan oleh VP Aviations Safety dengan VP terkait serta Safety Meeting yang dilakukan setiap dua bulan.

AVIATION SAFETY

Safety has become a part of the system at Garuda Indonesia. It is internalized in the culture of all employees of Garuda Indonesia in the implementation of all aspects of the Company's activities, particularly in aviation operations, aircraft care and maintenance systems, education and training as well as the Company's other activities.

To implement this, Garuda Indonesia has a department which specifically manages "Aviation Safety and Security" with 35 employees, 11 of which are "safety specialists".

As the highest form of commitment from the President & CEO to the safety and security systems in the Company and as guideline to the main policy at the operational level, the Company has formed a Safety Policy. This commitment by management is also evidenced in meetings of the Corporate Safety Committee, which are attended by Executive Vice Presidents and chaired by the President Director and CEO held once in every 6 months or at any time required. In addition to the Corporate Safety Committee meetings above, there are also routine meetings held every four months by the VP of Aviation Safety with related VPs as well as a Safety Meeting conducted every two months.

Sebagai satu-satunya anggota International Air Transport Association (IATA) dari Indonesia, Perusahaan berupaya memenuhi *International Safety Standard* yaitu IATA *Operational Safety Audit* (IOSA) Certification, dan pada tanggal 23 Agustus 2007, Garuda Indonesia telah berhasil memenuhi 800 *Checklist* persyaratan *IOSA Certification*.

Perusahaan menyempurnakan manajemen keselamatan & keamanan dengan implementasi *Corporate Quality System*, mengganti *Flight Safety Program* menjadi *Safety Management System* (SMS).

Perusahaan juga telah menerapkan perangkat *Flight Operation Quality Assurance* (FOQA) di seluruh pesawat, sehingga potensi-potensi incident di setiap pesawat dapat dimonitor dan diantisipasi sejak dini (*preventive action*).

Pada tanggal 25 Juni 2007 Perusahaan mendapat peringkat pertama dalam aspek safety dari Departemen Perhubungan. Hal ini menegaskan kompetensi dan penempatan keselamatan penerbangan sebagai prioritas utama Perusahaan serta menunjukkan kepatuhan Garuda Indonesia dalam mengikuti anjuran regulator yang dalam

As the only member of International Air Transport Association (IATA) from Indonesia, the Company strove to comply the International Safety Standards: IATA Operational Safety Audit (IOSA) Certification, conducted on 23 August 2007, Garuda Indonesia successfully fulfilled 800 Checklist conditions for IOSA Certification.

The Company enhances the management of safety and security through the implementation of the Corporate Quality System, substituting the Flight Safety Program with the Safety Management System (SMS).

The Company has also applied Flight Operation Quality Assurance (FOQA) equipment in all aircrafts, to monitor and anticipate potential incidents in each aircraft at an early stage (preventative action).

On 25 June 2007, the Company was ranked first in the aspect of safety by the Department of Transportation. This reinforced the competence and emphasis on aviation safety as a main priority of the Company and proved Garuda Indonesia's compliance to the regulator's recommended standards, in this case the government,

Keselamatan penerbangan telah menjadi bagian dari sistem di Garuda Indonesia dan telah menyatu ke dalam budaya kerja seluruh karyawan.

Flight safety has become a part of the system in Garuda Indonesia and blended in the working culture of all the employees.

Aspek keselamatan dan kelangsungan operasional selain melibatkan sistem, prosedur, peralatan, juga tergantung pada faktor manusia yang menjalankannya.

Safety aspects and operational continuity not only involves systems, procedures and equipment, but also depends on the people that operate them.

hal ini adalah Pemerintah serta berdasarkan peraturan keselamatan seperti Air Operator Certificate (AOC) 121.

REALISASI PROGRAM KERJA OPERASI

Program kerja Operasi dan Keselamatan Penerbangan yang dijalankan selama 2007 adalah :

1. *Improve Operations Monitoring & Control by Integrated Operational Control System* (IOCS): Pemantauan terhadap keterlambatan penerbangan (*delay*) terutama ditujukan pada penyebab *delay* terbesar (teknik, *flight operations*, dan *airport facilities*) untuk kemudian dimintakan solusi dari unit-unit organisasi yang terkait.
2. *On Time Performance Enhancement Program*
3. *Develop Operational Data, Information and Publication*: membangun data yang mendukung analisa penggunaan *fuel*, beban *fuel* dan membuat format digital (pdf) *Aircraft Operations Manual* (AOM).
4. *Control Flight Operation Cost* : dengan menjalankan program efisiensi yang meliputi *Fuel conservation, Centralized Flight Planning, Optimasi route database Jeppesen.*
5. *Optimazion of Crew Schedule and Crew Positioning*: optimasi *Crew Rotation Pattern* (CROPA) yang antara

based on safety regulations of the Air Operator Certificate (AOC) 121.

REALIZATION OF OPERATIONAL WORK PROGRAMS

Operational Work Programs and Aviation Safety Programs conducted in 2007 were:

1. Improvement of Monitoring & Control of Operations with the Integrated Operational Control System (IOCS) to monitor flight delays, particularly targeted at the major causes of delay (technical, flight operations and airport facilities) to seek solutions from the relevant organizational units.
2. On-Time Performance Enhancement Program
3. Development of Operational Data, Information and Publication by building data which supports analysis of fuel use, fuel expenses and making a digital format (pdf) of the Aircraft Operations Manual (AOM).
4. Control of Flight Operational Costs by operating an efficiency program covering fuel conservation, centralized flight planning, and optimal route database Jeppesen.
5. Optimization of Crew Schedule and Crew Positioning: the optimizing of the Crew Rotation Pattern (CROPA), which enables the reduction of extra crew, comparing

lain dapat mengurangi *extra crew*, pembandingan antara standar awak kabin (*flight attendant*) dan kebutuhan.

6. *Optimalization of Cockpit Crew Resources* melalui Kerjasama operasi dengan beberapa maskapai penerbangan untuk menyediakan pilot.
7. *Implement Flight Attendant Performance Standard* berupa pengembangan standar bahasa Inggris, Cina, Jepang, dan Korea bagi awak kabin serta menyusun desain baru silabus *Safety Emergency Procedure* untuk awak kabin haji.
8. *Improve Flight Attendant Performance* melalui *Service recurrent training.*
9. *Continuous Improvement of Safety Management System* : *safety risk & hazard* telah di masukkan ke dalam *Safety Management System.*
10. *Continuous Improvement of Emergency Response Plan* (ERP) melalui *ERP training* untuk Kepala Stasiun (*Station Manager*).
11. *Continuous Improvement of Environment Program* melalui penyempurnaan dan sosialisasi *Health, safety and environment (HSE) manual.*
12. *Safety Audit Program* termasuk menindak lanjuti *audit finding* dan memantaunya.
13. *Corporate Quality System*: *Corporate Quality Manual* telah disampaikan kepada para Department Quality Manager untuk kemudian disosialisasi.

TEKNIK & TEKNOLOGI SISTEM INFORMASI PENDUKUNG ASPEK KESELAMATAN DAN OPERASIONAL

Program-program yang dilaksanakan di Direktorat Teknik ditujukan untuk meningkatkan dukungan operasional penerbangan, ketersediaan pesawat dan keselamatan penerbangan.

Program-program tersebut antara lain:

1. *Quality of Inspection Improvement* dengan meningkatkan pelaksanaan *surveilance* dan *ramp check* di lapangan/apron.
2. *Enhance Technical Ground Handling* dengan memberikan kursus singkat kepada para *Technical Handling* personil.
3. *Enhance Maintenance Planning & Control* dengan meningkatkan pengendalian pada *aircraft assigment* dan *maintenance Turn Around Time* di hanggar.

the standard against the need for flight attendants.

6. Optimalization of Cockpit Crew Resources in cooperation with a number of airlines for provision of pilots.
7. Implementation of Flight Attendant Performance Standards by developing standards in English, Chinese, Japanese and Korean languages for flight attendants as well as designing a new syllabus for Safety Emergency Procedures for hajj flight attendants.
8. Improvement of Flight Attendant Performance through recurrent service training.
9. Continuous Improvement of Safety Management Systems by including risk & hazard safety in the Safety Management System.
10. Continuous Improvement of Emergency Response Plan (ERP) through ERP training for Station Managers
11. Continuous Improvement of Environment Program through the enhancement and socialization of the health, safety and environment (HSE) manual.
12. Safety Audit Program including following up audit findings and monitoring.
13. Corporate Quality System by submitting the Corporate Quality Manual to the Quality Department Managers for socialization.

TECHNICAL & INFORMATION SYSTEM TECHNOLOGY SUPPORTING SAFETY AND OPERATIONS

The programs accomplished in the Technical Directorate are intended to increase support to flight operations, availability of aircrafts and aviation safety.

These programs include:

1. Improvement to the Quality of Inspection by improving surveillance and ramp checks in the field/apron.
2. Enhancement of Technical Ground Handling by providing short courses on Technical Handling for personnel.
3. Enhancement of Maintenance Planning & Control by improving control of aircraft assignments and maintenance turn around time in the hangar.

4. *Enhance On Line Monitoring & Control* dengan peningkatan *Aircraft Communication addressing and Reporting System* (ACARS) dan *Engine Trend Monitoring.*
5. *Enhance Leadership & Managing Line Operation* dengan melaksanakan kursus-kursus *supervisor* bagi *supervisor maintenance* di GMF.
6. Melakukan Pemasangan *Enhance Ground Proximity Warning System* (EGPWS), *Cockpit Door Phase Two/ bullet proof, Emergency Locator Transmitter* (ELT) untuk peningkatan keselamatan penerbangan dan memenuhi *IATA Operations Safety Audit* (IOSA) *Requirements*.
7. Melaksanakan C-*check* dan D-*check* sejumlah 32 pesawat untuk menjaga kondisi pesawat tetap terawat dengan baik, serta meningkatkan kehandalan /*performance* serta ketersediaan/*availability* pesawat.
8. Meningkatkan kenyamanan pelanggan dengan melaksanakan *Cabin Recondition* pada 9 pesawat Boeing B737 Classic.

Sedangkan dari sisi Teknologi Sistem Informasi yang dikembangkan meliputi :

1. Implementasi dan perancangan sistem aplikasi, antara lain Frequent Flyer Program dengan *cutover frequent line release* 1.1., Performance Management System, SAP Route Profitability for VVIP Flights dan *e-Learning*.
2. *Upgrade Passenger Reservation System*.
3. Meningkatkan *system availability* berupa penggantian UPS, rekonfigurasi *power system* dan penyiapan jaringan alternatif *Disaster recover centre* dari Telkom.

Tentunya aspek Safety dan kelangsungan operasional perusahaan selain melibatkan sistem, prosedur, peralatan juga faktor manusia yang mengoperasikannya. Untuk itu, kami di Garuda Indonesia tidak pernah merasa puas dengan apa yang telah dicapai dari sisi prosedur dan proses operasional, namun terus meningkatkannya dari waktu ke waktu sesuai dengan nilai-nilai yang dianut setiap insan Garuda Indonesia untuk menjaga keamanan, keselamatan dan kenyamanan pelanggan.

4. Enhancement of Online Monitoring & Control by improving the Aircraft Communication Addressing and Reporting System (ACARS) and Engine Trend Monitoring.
5. Enhancement of Leadership & Managing Line Operations by conducting supervisor courses for the maintenance supervisors at GMF.
6. Implementation of the Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS), Cockpit Door Phase Two/ bullet proof, and Emergency Locator Transmitter (ELT) to increase aviation safety and fulfill the IATA Operations Safety Audit (IOSA) Requirements.
7. Conducting C- checks and D- checks on a total of 32 aircrafts to secure well-maintained aircrafts and improvements in the performance and availability of aircrafts.
8. Improvements to customer comfort by completing cabin reconditioning on 9 Boeing B737 Classics.

Development of Information System Technology covered:

1. Implementation and design of application systems, including the Frequent Flyer Program with cutover frequent line release 1.1., Performance Management System, SAP Route Profitability for VVIP flights and e-Learning.
2. Upgrading of the Passenger Reservation System.
3. Improvement in system availability by changing the UPS, reconfiguring the power system and preparing an alternative network for the Disaster Recovery Centre from Telkom.

Certainly, safety and sustainability of the Company's operations beyond systems, procedures and equipment, is also dependent on the human factor of our operations. Therefore, we at Garuda Indonesia are never fully satisfied with our past accomplishments in procedures and operational processes, continuously improving them in accordance with the values held by each person at Garuda Indonesia to achieve security, safety and comfort for customers.

Pemasaran
Marketing

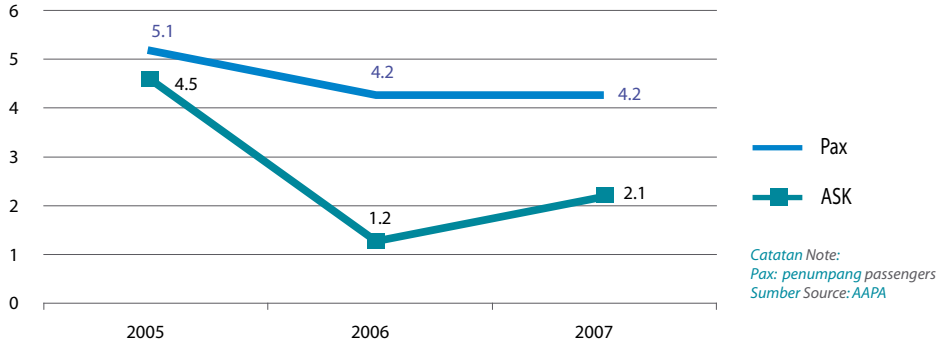
SITUASI PASAR INDUSTRI
Pasar Internasional Asia Pasifik
Kawasan Asia Pasifik mencatat pertumbuhan jumlah penumpang internasional yang moderat sebesar 4,2% dalam tahun 2007 dibandingkan tahun 2006. Jumlah penumpang yang masuk maupun keluar ke dan dari kawasan ini serta yang terbang antar negara dalam kawasan ini tercatat oleh Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) sebesar 144 juta orang. Pertumbuhan yang tinggi tercatat pada rute-rute internasional China, India sub-continent dan Middle East/Africa.

Pertumbuhan jumlah penumpang ini didorong oleh pertumbuhan ekonomi, penambahan kapasitas dan semakin berkembangnya industri pariwisata di wilayah Asia Pasifik. Maskapai-maskapai penerbangan anggota AAPA melakukan penambahan kapasitas penerbangan sebagaimana tercermin dari peningkatan *avalaible seat kilometer* (ASK) sebesar 2,6%. Tren pertumbuhan jumlah penumpang dan kapasitas ASK tahun 2005 sampai 2007 dilukiskan dalam **Gambar 1**.

MARKET SITUATION IN THE INDUSTRY
Asia Pacific International Market
Asia Pacific recorded moderate growth of 4.2% in the number of international passengers in 2007 compared to 2006. The number of travelers entering and exiting this region as well as flying within the region as recorded by Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) was 144 million people. High growth was noted for international routes to China, the Indian sub-continent and the Middle East/Africa.

This growth in passengers was promoted by economic growth, capacity expansion and the developing tourism industry in the Asia Pacific region. Member airlines of the AAPA completed expansion in service capacity, as reflected in the 2.6% increase of available seat kilometers (ASK). The growth trend in the number of passengers and ASK capacity for 2005 to 2007 is shown in **Figure 1**.

Gambar Figure 1
Pertumbuhan Jumlah Penumpang dan ASK International Asia Pasifik tahun 2005-2007
International Asia Pasific Passengers and ASK Growth for year 2005-2007



Catatan Note:
Pax: penumpang passengers
Sumber Source: AAPA

E-travel, new innovations from Garuda Indonesia

E-travel, inovasi baru dari Garuda Indonesia

>> ***"Cukup lewat telepon, memesan tiket bisa dilakukan kapan dan dimana saja. Sarana ini memudahkan pengaturan perjalanan saya yang sering dilakukan secara mendadak."***

>> "Just by using my phone, I can reserve a ticket anytime and anywhere. This facility provide easiness for my traveling arrangement which sometimes needs to be done in a sudden."

Pasar Internasional

Trafik penumpang internasional yang masuk ke Indonesia dan penumpang yang ke luar negeri (*inbound & outbound traffic passengers*) melalui empat bandara internasional meningkat masing-masing sebesar 16,6% dan 14,6% dalam tahun 2007, sebagaimana laporan Badan Pusat Statistik (BPS). Pertumbuhan yang tinggi ini menandakan pulihnya kepercayaan penumpang dari ancaman teror yang pernah dialami dan pesatnya pertumbuhan ekonomi di kawasan Asia Pasifik. Bandara yang paling banyak dilalui oleh penumpang internasional yang masuk ke Indonesia adalah bandara Soekarno-Hatta, dengan jumlah penumpang sebesar 3,3 juta orang, meningkat 13,2% dibandingkan tahun sebelumnya.

Dibandingkan dengan jumlah seluruh penumpang bandara Soekarno-Hatta, Ngurah Rai, Juanda dan Polonia, kontribusi (*portion*) penumpang internasional yang masuk melalui bandara Soekarno-Hatta mencapai 54,8%. Tujuan kedatangan penumpang internasional yang melalui bandara ini mencakup tujuan bisnis maupun tujuan

International Market

The inbound & outbound passenger traffic for Indonesia through four international airports grew by 16.6% and 14.6% respectively in 2007, as reported by BPS. Such high growth indicates a recovery of passenger confidence/trust from threats of terrorism previously experienced and the rapid economic prosperity in Asia Pacific. The busiest airport for international passengers entering Indonesia was Soekarno-Hatta, with a total of 3.3 million passengers, increasing 13.2% compared to the previous year.

Relative to the overall number of passengers of the Soekarno-Hatta, Ngurah Rai, Juanda and Polonia airports, the portion of international passengers entering through Soekarno-Hatta airport was 54.8%. The purposes of travel of international passengers passing through this airport were business and tourism, considering that Jakarta is the

Fun way to travel with family

Wisata dengan cara yang menyenangkan bersama keluarga.

>> ***"Keluarga kami selalu memilih Garuda Indonesia selama liburan ke berbagai tempat. Pelayanan dari staff -staff yang ramah serta menyenangkan membuat kami nyaman."***

>> "Our family always chooses Garuda Indonesia for our holiday travel. The service from friendly and fun staff makes us feel comfortable".

wisata, mengingat Jakarta merupakan ibukota negara dan bandara ini merupakan bandara poros (*hub*) dalam jaringan penerbangan nasional.

Bandara yang mengalami pertumbuhan penumpang tertinggi adalah Ngurah Rai, Bali, yaitu 26,6% (lihat **Tabel 5**).

Sedangkan perkembangan arus kargo udara internasional mengalami pertumbuhan yang positif. Tonase kargo udara yang masuk ke Indonesia (*cargo inbound traffic*) mencapai 111 ribu ton, meningkat 7,4% dibandingkan tahun lalu. Tonase kargo udara ke luar negeri yang diangkut berjumlah 155,3 ribu ton, meningkat 13,8%, sebagaimana catatan BPS.

Pasar Domestik

Perkembangan trafik penumpang domestik mengalami peningkatan sebesar 6,9%, dari 29,2 juta orang menjadi 31,2 juta orang menurut laporan BPS. Laju pertumbuhan ini lebih rendah dari tahun sebelumnya (lihat **Gambar 2**). Hal ini dipengaruhi oleh kekhawatiran masyarakat

nation's capital and the airport is a hub within the national aviation network.

The airport experiencing the highest growth in passengers was Ngurah Rai, Bali, at 26.6% (see **Table 5**).

Meanwhile the flow of international air cargo registered positive growth. The tonnage of the inbound cargo traffic to Indonesia reached 111,000 tons, up 7.4% compared to last year. The tonnage of outbound air cargo carried amounted to 155,300 tons, 13.8% higher than recorded by BPS.

Domestic Market

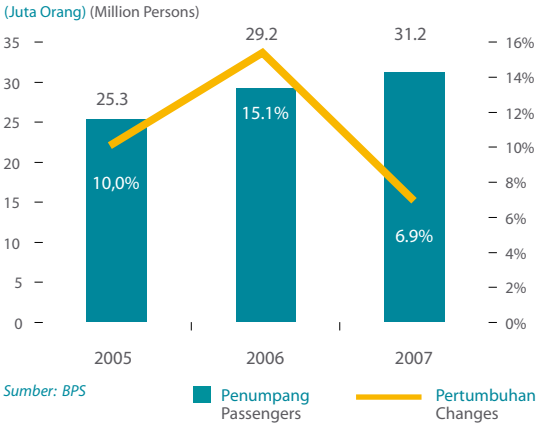
Domestic passenger traffic experienced 6.9% growth, from 29.2 million to 31.2 million passengers according to BPS. This rate of growth is lower than the previous year (see **Figure 2**), due to public concern toward aviation security as a result of Adam Air aircraft incidents on 1 January 2007

Tabel Table 5
Jumlah Penumpang dari Luar Negeri di Empat Bandara Terbesar
Inbound Passengers Traffic in Four Major Airport

Bandara Airports	Jumlah Penumpang Passengers (000)	Kontribusi Portion (%)	Pertumbuhan Changes (%)
Soekarno-Hatta	3.305	54,8	13,2
Ngurah Rai	1.812	30,0	26,6
Juanda	473	7,8	22,4
Polonia	445	7,4	0,9
Jumlah	6.035	100	16,6

Sumber Source: BPS

Gambar Figure 2
Pertumbuhan Penumpang Domestik Tahun 2005-2007
Domestic Passengers Growth for Year 2005-2007



Sumber: BPS

terhadap faktor keamanan penerbangan sebagai dampak kecelakaan pesawat Adam Air pada tanggal 1 Januari 2007 dan 21 Februari 2007 serta pesawat Garuda Indonesia pada tanggal 7 Maret 2007. Trafik penumpang baru kembali mencatat pertumbuhan yang berarti mulai Mei 2007.

and 21 February 2007, as well as Garuda Indonesia Aircraft on 7 March 2007. Passenger traffic only began to record significant growth in May 2007.

Penambahan pesawat oleh maskapai nasional menjadikan kondisi persaingan usaha di bisnis transportasi udara domestik menjadi semakin ketat. Sebanyak 12 operator telah menambah 38 buah pesawat ke dalam armada pesawat udaranya pada tahun yang lalu, sebagaimana catatan Departemen Perhubungan (Harian Investor Daily, 26 Desember 2006) (lihat **Tabel 6**).

Expansion in the number of aircrafts by national carriers resulted in more intensive competition in the air transportation business. As many as 12 operators added 38 aircrafts into their fleets in the previous year, as recorded by Ministry of Transportation (Investor Daily Newspaper, 26 December 2006) (see **Table 6**).

Perkembangan trafik kargo udara domestik menunjukkan peningkatan sebesar 5,5%. Jumlah kargo udara yang diangkut oleh maskapai penerbangan mencapai 203 ribu ton, sebagaimana laporan BPS. Tren pertumbuhan tiga tahun terakhir disampaikan dalam **Gambar 3**.

The development in domestic air cargo traffic improved by 5.5%. Total air cargo carried by airlines reached 203,000 tons, as reported by BPS. The trend of growth for the previous three years is presented in Figure 3.

STRATEGI, BAURAN PEMASARAN & JARINGAN

Strategi pemasaran yang dijalankan di tahun 2007 meliputi *Effective network, Reliable product* dan *Service quality delivery*. Strategi ini mengoperasionalkan program *Product & service enhancement* dan *Cost efficiency/* revenue improvement yang dimaksud dalam Strategi *Rehabilitation*.

STRATEGY, MARKETING MIX & NETWORK

The marketing strategies undertaken in 2007 cover effective networks, product reliability and service quality delivery. Programs to further these strategies include product & service enhancement and cost efficiency/revenue improvement as outlined in the Rehabilitation strategy.

Jaringan penerbangan Garuda Indonesia menghubungkan 24 kota domestik dan 23 kota

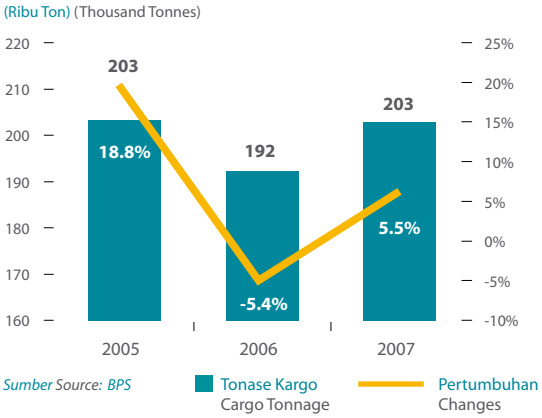
Garuda Indonesia's route network connects 24 domestic and 23 international destinations, including nine cities

Tabel Table 6
Penambahan Pesawat Operator Berjadwal Tahun 2006
Aircraft Phase-in by Operator for Year 2006

No.	Operator	Jumlah Total
1.	Garuda Indonesia	1
2.	Efata Papua Airlines	1
3.	SMAC	1
4.	Indonesia Air Asia	2
5.	Mandala Airlines	2
6.	Sriwijaya Air	2
7.	Riau Airlines	3
8.	Trigana Air Service	3
9.	Lion Airlines	4
10.	Merpati Nusantara	4
11.	Adam Air	5
12.	Metro Batavia	10
	Jumlah Amount	38

Sumber: Departemen Perhubungan, diolah oleh Harian Investor Daily
Source: Department of Transportation processed by Investor Daily newspaper

Gambar Figure 3
Pertumbuhan Kargo Udara Domestik Tahun 2005-2007
Domestic Air Cargo Growth for 2005-2007



internasional, termasuk sembilan kota yang diterbangi mitra *codeshare* (lihat **Gambar 4**). Garuda Indonesia memiliki *base* di Jakarta dan Denpasar.

Strategi jaringan penerbangan (*route network*) diarahkan untuk meraih tujuan Perusahaan menjadi *leading carrier* di pasar domestik dan *flag carrier* di pasar internasional. Pengembangan jaringan penerbangan terutama didasarkan pada perkembangan trafik, profitabilitas *rute*, kondisi persaingan dan sumber daya armada pesawat yang dikelola. Restrukturisasi rute dilakukan dengan mengkonsolidasi rute dan mengalihkan sumber daya ke rute-rute yang lebih menguntungkan. Garuda Indonesia melakukan kerjasama dengan sejumlah Maskapai Penerbangan Asing (MPA) berupa *codeshare* dan *special prorate agreement*. Dengan kerja sama ini, pelanggan memperoleh kemudahan dengan menggunakan tiket Garuda Indonesia untuk menjangkau kota-kota tujuan yang dilayani Garuda Indonesia dan yang dicode sharekan, atau sebaliknya bagi pelanggan MPA mitra tersebut. Saat ini Perusahaan melakukan kerjasama *codeshare* dengan delapan MPA: China Airlines, China Southern Airlines, Gulf Air, Korean Air, Malaysian Airlines, Philippine Airlines, Qatar Airways dan Silk Air.

Perusahaan memiliki *special prorate agreement* dengan beberapa MPA Eropa dan Amerika.

Frekuensi penerbangan yang dialokasikan pada pasar domestik tetap dipertahankan dominan dalam jaringan.

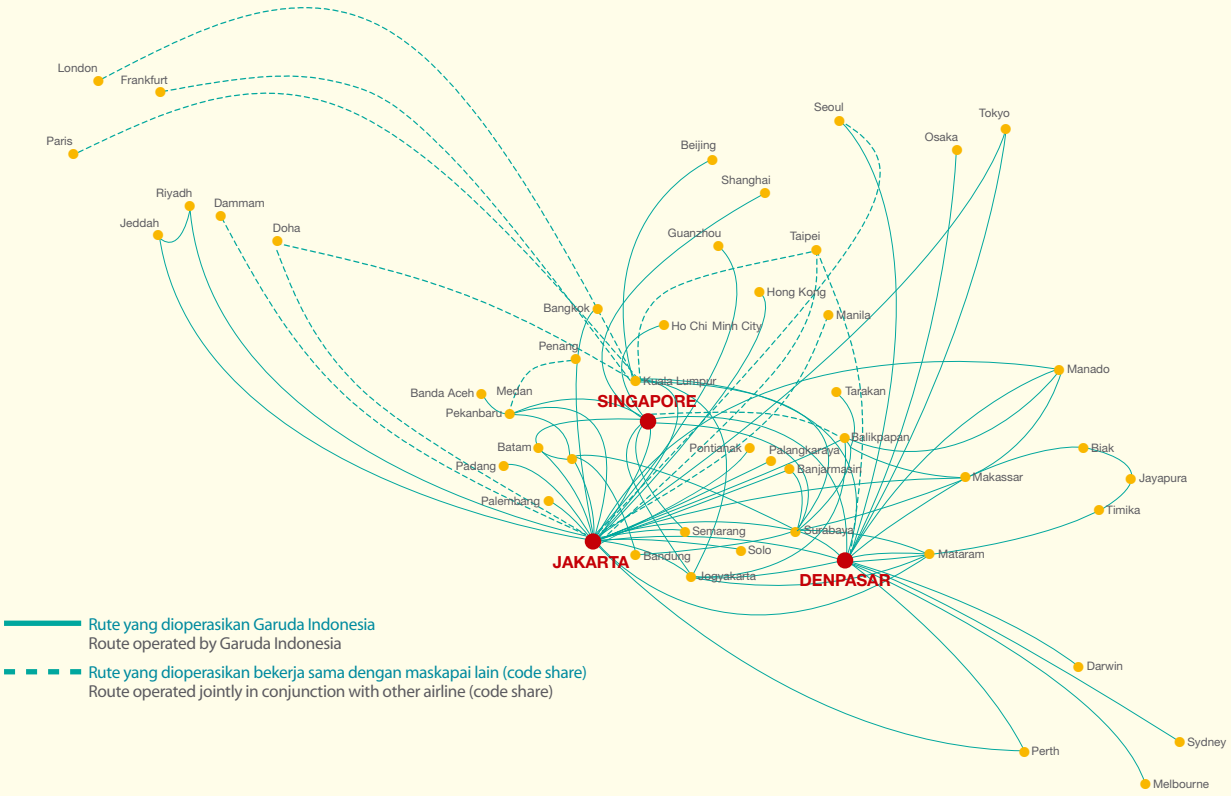
served by the code share partners (see **Figure 4**). Garuda Indonesia maintains bases in Jakarta and Denpasar.

The route network strategy is directed at attaining the Company's objective of becoming a leading carrier in the domestic market and the flag carrier in the international market. Expansion of the route network is predominantly based on the development of traffic, route profitability, competitive climate and aircraft fleet resources managed. Route restructuring is achieved by consolidating routes and transferring resources to more profitable routes. Garuda Indonesia works in cooperation with a number of international carriers/airlines through code sharing and special prorate agreements. Through these cooperative terms, customers benefit from the convenience of using the Company's ticket to reach destinations served by the Company and those code shared, and the same conditions apply to customers of partner carriers. Presently, the Company has code sharing agreements with eight airlines: China Airlines, China Southern Airlines, Gulf Air, Korean Air, Malaysian Airlines, Philippine Airlines, Qatar Airways and Silk Air.

The Company has valid special prorate agreements with several European and American carriers.

Frequency of flights is maintained to remain dominant in the domestic market. The portion of domestic service to

Gambar Figure 4
Route Network Jaringan Rute



Kontribusi (*portion*) penerbangan domestik terhadap seluruh frekuensi penerbangan 80,7% (lihat **Tabel 7**). Dengan demikian penerbangan domestik memiliki *frequency share* yang kompetitif untuk meraih penumpang dan kargo udara. Penerbangan ini umumnya berjarak pendek (*short haul*) dan dilayani dengan pesawat-pesawat berbadan sempit.

total route frequency is 80.7% (see **Table 7**). As such, the domestic service has a competitive frequency share to gain passengers and air cargo. These routes are generally short haul and served by narrow-bodied aircrafts.

Frekuensi penerbangan internasional berjumlah 19,3%, mempertimbangkan keterbatasan jumlah pesawat berbadan lebar untuk melayani rute-rute jarak jauh (*long haul*) pada *service* Japan, Korea dan China serta Middle East. Pada akhir tahun 2007, Perusahaan mengelola 9 buah pesawat berbadan lebar (Airbus 330-300 dan Boeing 747-400), atau 19% dari jumlah armada pesawat sebanyak 48 buah. Perusahaan juga menempatkan pesawat berbadan sempit Boeing 737 untuk melayani rute-rute di wilayah Asia dan Southwest Pacific.

The frequency of international flights totals 19.3%, taking into consideration the limited number of wide-bodied aircrafts to serve long haul routes for service to Japan, Korea, China and the Middle East. At the end of 2007, the Company managed nine wide-bodied aircrafts (Airbus 330-300 and Boeing 747-400), or 19% of its total fleet of 48 aircrafts. The Company also places narrow-bodied Boeing 737s on routes servicing Asia and the Southwest Pacific.

Sebagai maskapai penerbangan internasional, kapasitas angkut untuk penumpang penerbangan internasional disediakan sebesar 57,2% dari kapasitas *available seat kilometers* (ASK). ASK, hasil perkalian jumlah kursi tersedia dan jarak tempuh, penerbangan internasional lebih

As an international carrier, the tonnage capacity for international flight passengers is 57.2% of the capacity of available seat kilometers (ASK). International flights are more dominant in ASK, the figure resulting from multiplying the number of available seats with distance

Tabel Table 7
Komposisi Frekuensi Penerbangan
Flight Frequencies Composition

Services	Jumlah Total	Kontribusi Portion
Domestik	62.555	76,1%
Citilink	3.777	4,6%
Total Domestik	66.332	80,7%
Asia	9.733	11,8%
Southwest Pasific	2.411	2,9%
Japan, Korea & China	2.872	3,5%
Middle East	821	1,0%
Total International	15.837	19,3%
Network	82.169	100,0%

Frequency of Domestic Route : International

80,7% : 19,3%

Tabel Table 8
Komposisi Available Seat Kilometres
Available Seat Kilometres Composition

Services	Jumlah Total	Kontribusi Portion
Domestik	7.506.562	40,4%
Citilink	440.616	2,4%
Total Domestik	7.947.178	42,8%
Asia	1.805.740	9,7%
Southwest Pasific	1.632.311	8,8%
Japan, Korea & China	4.484.773	24,2%
Middle East	2.696.094	14,5%
Total International	10.618.918	57,2%
Network	18.566.096	100,0%

ASK of Domestic Route : International

42,8% : 57,2%

dominan karena jarak tempuh rute-rute penerbangan internasional lebih jauh dibandingkan rute penerbangan domestik. Kontribusi ASK domestik sebesar 42,8%. Kontribusi ASK per *service* diperlihatkan dalam **Tabel 8**.

Mengingat armada pesawat adalah *mixed aircraft,* yang dapat mengangkut baik pelanggan maupun kargo, kapasitas kargo penerbangan internasional juga lebih besar dari penerbangan domestik.

Domestik

Dalam pasar domestik, jaringan rute dan frekuensi penerbangan reguler Perusahaan diproduksi dengan mempertimbangkan kemampuan memperoleh laba (*profitability*) serta kondisi *seasonality* dan pertumbuhan trafik penumpang dan kargo.

Frekuensi rute-rute yang menghubungkan *key destination* ditambah untuk *market domination*. *Network coverage* diperluas untuk meningkatkan daya saing.

Empat rute baru diperkenalkan:

(1) Denpasar - Makassar - Balikpapan pp (pulang pergi) mulai April 2007,
(2) Yogyakarta - Balikpapan pp. mulai Mei 2007,
(3) Jakarta - Palangkaraya pp. mulai Agustus 2007 dan
(4) Jakarta - Pontianak pp. Mulai Oktober 2007 (lihat **Gambar 4**).

traveled, because the travel distance of international routes is longer compared to domestic routes. The contribution of domestic ASK is 42.8%. The contribution of ASK per service is shown on **Table 8.**

Because the fleet is composed of mixed aircraft, carrying both passengers and cargo, the capacity of cargo on international flights is also larger than that of domestic flights.

Domestic

In the domestic market, the route network and frequency of the Company's main brand is determined based on profitability and conditions of seasonality and growth in passenger and cargo traffic.

The frequency of routes connecting key destinations was increased to maintain market domination. Network coverage was expanded to improve competitiveness.

Four new routes were introduced:

(1) Denpasar-Makassar-Balikpapan vv. (vice versa) effective April 2007;
(2) Yogyakarta-Balikpapan vv. effective May 2007;
(3) Jakarta-Palangkaraya vv. effective August 2007; and
(4) Jakarta-Pontianak vv. effective October 2007 (see **Figure 4**).

World-class service in all destinations

Pelayanan kelas dunia di seluruh destinasi

>> ***"Saya sering melakukan perjalanan bisnis ke manca negara. Menurut saya Garuda Indonesia mampu memberikan pelayanan dan fasilitas yang sama, bahkan melebihi maskapai internasional lainnya."***

>> "I do a lot of business travel to various countries. I think Garuda Indonesia has been able to provide the same, or even better service and facilities, than other international airlines."

Untuk melayani segmen pelanggan budget traveler, Garuda Indonesia telah memiliki SBU Citilink yang bercirikan *low cost* sejak tahun 2001. Restrukturisasi rute dilakukan mulai Juni 2007 dengan menjadikan Batam sebagai poros (*hub*) jaringan rute yang menghubungkan kota-kota Jakarta, Surabaya, Medan, Batam dan Bandung (lihat **Gambar 4**).

Asia

Rute-rute pelayanan di wilayah ini dilayani dari Jakarta, Denpasar, Pekanbaru, Semarang dan Surabaya. Kota-kota yang dilayani meliputi Bangkok, Ho Chi Minh City, Hong Kong, Kuala Lumpur dan Singapore.

Mulai tahun 2007, tiga rute China yang sebelumnya masuk dalam *service* Asia dipindahkelompokkan ke dalam service Japan, Korea & China, yang sebelumnya dinamakan *service* Japan & Korea. Ketiga rute ini adalah Jakarta-Guangzhou vv., Jakarta-Singapore-Beijing vv. dan Jakarta - Singapore - Shanghai vv. Untuk menjaga konsistensi produk, rute-rute Asia difokuskan pada 9 buah rute (lihat **Tabel 9**).

To serve budget travelers, Garuda Indonesia introduced its Citilink SBU low-cost carrier in 2001. Restructuring of the route was initiated in June 2007 by establishing Batam as the network hub for routes connecting Jakarta, Surabaya, Medan, Batam and Bandung (see **Figure 4)**.

Asia

These service routes cater to travelers in Jakarta, Denpasar, Pekanbaru, Semarang and Surabaya. The cities served include Bangkok, Ho Chi Minh City, Hong Kong, Kuala Lumpur and Singapore.

Starting in 2007, three routes to China, which were previously included in the service to Asia, were regrouped into service to Japan, Korea & China, previously named service to Japan & Korea. These three routes were Jakarta-Guangzhou vv., Jakarta-Singapore-Beijing vv. and Jakarta-Singapore-Shanghai vv. To maintain product consistency, the Asian routes focus on nine routes (see **Table 9**).

Pampering our customers with our new flight lounge

Memanjakan pelanggan dengan ruang tunggu penerbangan yang baru.

>> ***"Di tengah padatnya perjalanan, ruang tunggu Garuda Indonesia selalu menjadi tempat utama bagi saya untuk menenangkan diri dan relaksasi agar siap melakukan aktivitas kembali."***

>> "During a busy journey, the Garuda Indonesia lounge always serves as the main place for me to calm myself down and relax to get ready for other activities."

Tabel Table **9**
Rute-rute Internasional
International Routes

Rute Routes
Asia
Denpasar - Singapore (vv)
Jakarta - Bangkok (vv)
Jakarta - Hong Kong (vv)
Jakarta - Kuala Lumpur (vv)
Jakarta - Singapore (vv)
Jakarta - Singapore - Ho Chi Minh City (vv)
Pekanbaru - Singapore (vv)
Semarang - Singapore (vv)
Surabaya - Singapore (vv)

Japan, Korea & China
Denpasar - Jakarta - Tokyo - Denpasar (vv)
Denpasar - Seoul (vv)
Jakarta - Guangzhou (vv)
Jakarta - Singapore - Beijing (vv)
Jakarta - Singapore - Shanghai (vv)
Denpasar - Osaka (vv)
Jakarta - Denpasar - Osaka (vv) (until July 2007)

Rute Routes
Southwest Pacific
Denpasar - Darwin (vv)
Denpasar - Perth (vv)
Jakarta - Perth (vv)
Denpasar - Melbourne (vv)
Denpasar - Sydney (vv)
Denpasar - Sydney - Brisbane - Denpasar
Denpasar - Melbourne - Sydney - Denpasar
Denpasar - Sydney - Melbourne - Denpasar

MIDDLE EAST
Jakarta Jeddah (vv)
Jakarta - Jeddah - Riyadh - Jakarta
Jakarta - Riyadh - Jeddah - Jakarta

Japan, Korea & China

Mulai tahun 2007, *service* Japan & Korea diperluas menjadi *service* Japan, Korea & China. Kota-kota internasional yang dilayani adalah Tokyo, Osaka, Seoul, Beijing, Guangzhou dan Shanghai.

Rute ke Osaka lebih difokuskan untuk segmen turis *in-bound* dengan rute Denpasar - Osaka vv., menggantikan rute sebelumnya Jakarta - Denpasar - Osaka vv. yang ditawarkan sampai dengan Juli 2007.

Southwest Pacific

Service Southwest Pacific meliputi kota-kota Brisbane, Darwin, Melbourne, Perth, dan Sydney. Rute baru dalam *service* ini adalah Denpasar – Melbourne vv. dan Denpasar- Sydney vv mulai April 2007, menggantikan rute yang sebelumnya merupakan *triangle route* Denpasar-Melbourne-Sydney-Denpasar dan Denpasar-Sydney-Melbourne-Denpasar.

Middle East

Kota-kota yang dilayani dalam *service* Middle East adalah Jeddah dan Riyadh. Rute Jakarta- Jeddah- Riyadh – Jakarta dibuka mulai April 2007 sebagai ganti rute Jakarta-Riyadh-Jeddah-Jakarta yang ditawarkan sampai dengan Maret 2007.

Passenger Yield

Sejalan dengan strategi dan perkembangan harga *fuel* yang terus meningkat, Garuda Indonesia mengenakan *fuel surcharge*, yang termasuk dalam unsur *passenger yield*; harga jual rata-rata tiket penumpang per kilometer. Penetapan harga jual juga didasarkan atas kecenderungan perkembangan harga di pasar, kondisi persaingan, kualitas produk, daya beli konsumen dan pertumbuhan trafik. Hal ini menjadikan variasi harga pada masing-masing area pelayanan.

Passenger yield pada skala *network* dinaikkan 7,4%, menjadi USCent 7,4 (lihat **Gambar 5**). Kenaikan sebesar ini terbentuk dari kenaikan *yield* penerbangan reguler domestik sebesar 8,1%, Citilink sebesar 2,9% dan internasional sebesar 4,3%. Perkembangan dibanding tahun sebelumnya dari Passenger yield penerbangan domestik, Citilink dan internasional ditunjukkan dalam **Tabel 10**.

Japan, Korea & China

Starting in 2007, service to Japan & Korea was expanded to encompass service to Japan, Korea & China. International cities served include Tokyo, Osaka, Seoul, Beijing, Guangzhou and Shanghai.

The route to Osaka is focused on the in-bound tourist segment with the Denpasar-Osaka vv. route replacing the previous Jakarta-Denpasar-Osaka vv. route which was offered until July 2007.

Southwest Pacific

Service to Southwest Pacific covers Brisbane, Darwin, Melbourne, Perth and Sydney. New routes within this service are Denpasar-Melbourne vv. and Denpasar-Sydney vv. effective April 2007, replacing what was previously a triangle route: Denpasar-Melbourne-Sydney-Denpasar and Denpasar-Sydney-Melbourne-Denpasar.

Middle East

Cities served within the service to Middle East are Jeddah and Riyadh. The Jakarta-Jeddah-Riyadh-Jakarta route was opened in April 2007, succeeding the Jakarta-Riyadh-Jeddah-Jakarta route, which was offered until March 2007.

Passenger Yield

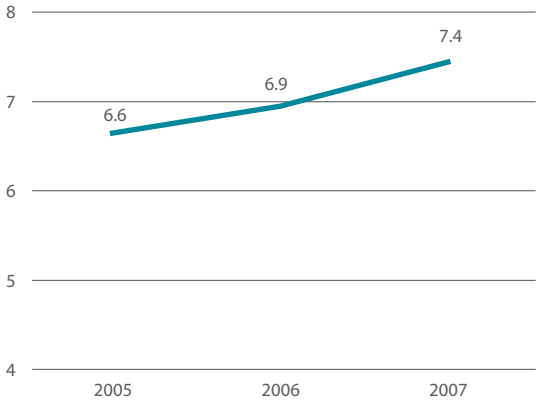
In line with the strategy and the continuously increasing fuel price, Garuda Indonesia has imposed a fuel surcharge, which is included in the passenger yield (average selling price of passenger ticket per kilometer). The selling price is also determined based on the likely development of market prices, competitive climate, product quality, consumer purchasing power and traffic growth. This renders price variations on each type of service.

Passenger yield on the network scale has increased 7.4%, to US$0.074 (see **Figure 5**), resulting from the 8.1% higher yield of mainbrand domestic flights, Citilink by 2.9% and international by 4.3%. The developments in domestic flight, Citilink and international passenger yield in 2007 compared to the previous year are presented on **Table 10**.

Tabel Table 10
Passenger Yield
(US Cents)

Uraian Description	Jumlah Total	Perkembangan Changes (%)
Domestik	8.4	8,1%
Citilink	5.0	2,9%
Internasional	6.7	4,3%
Network	7.4	7,4%

Gambar Figure 5
Passenger Yield Tahun 2005-2007
Passenger Yield for Year 2005-2007
(US Cents)



PENERBANGAN HAJI

Dalam penanganan operasional penerbangan haji selama tahun 2007 Garuda Indonesia melayani 107.620 orang jamaah yang terbagi dalam 288 kelompok terbang (kloter) Pelaksanaan penerbangan haji 1428 H dilaksanakan dalam dua phase :

1. Phase I (fase pemberangkatan) : 17 November sampai dengan 14 Desember 2007 dan
2. Phase II (fase pemulangan) :24 Desember 2007 sampai dengan 22 Januari 2008.

Jumlah embarkasi yang dilayani sebanyak sembilan kota yaitu Balikpapan, Banjarmasin, Banda Aceh, Jakarta, Makassar, Medan, Padang, Palembang dan Solo.

Upaya peningkatan layanan kepada jamaah haji adalah sebagai berikut :

1. Standardisasi perencanaan, operasional, dan pelayanan dengan mengadopsi standar internasional manajemen mutu ISO 9001:2000 sejak tahun 2004
2. Memberikan tabloid haji yang dimasukkan di *seat pocket* pesawat dan dapat dibawa jamaah
3. Memberikan lima liter air zam-zam pada saat kepulangan di embarkasi
4. Menambah awak kabin putra daerah dari 392 orang menjadi 398 orang, termasuk dari embarkasi baru Padang dan Palembang.
5. Intensifikasi sosialisasi ketentuan barang bawaan jamaah.

HAJJ SERVICE

Garuda Indonesia served 107,620 hajj pilgrims, who were categorized into 288 flight groups (kloter). The hajj flight service for Muslim Year 1428 H was conducted in two phases:

1. Phase I (departure phase): 17 November to 14 December 2007 and
2. Phase II (return phase): 24 December 2007 to 22 January 2008.

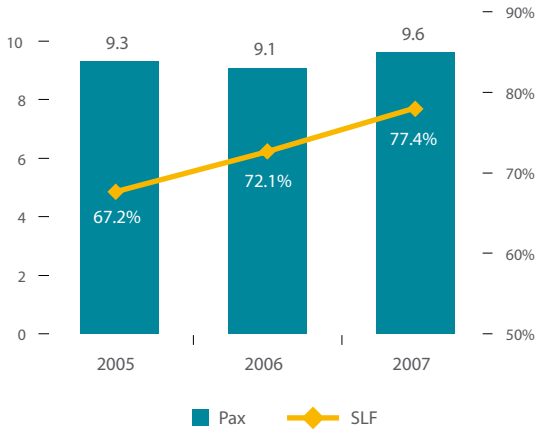
Hajj service flights embarked out of nine cities: Balikpapan, Banjarmasin, Banda Aceh, Jakarta, Makassar, Medan, Padang, Palembang and Solo.

Measures for hajj service improvement were as follows:

1. Standardization of planning, operations and service by adopting international standards for quality management ISO 9001:2000 since 2004
2. Providing a hajj magazine stored in the aircraft seat pocket that could be taken by the pilgrims
3. Providing five liters of zam-zam (holy) water at the time of embarkment for the return trip
4. Adding to the number of flight attendants of regional origin from 392 to 398, including from new embarkation points Padang and Palembang.
5. Intensifying the socialization for pilgrim's luggage ruling.

Gambar Figure 6
Jumlah Penumpang dan SLF Tahun 2005-2007
Passenger and SLF for Year 2005-2007

(Juta orang) (Million People)



Tabel Table 11
Jumlah Penumpang
Passengers

Area Pelayanan Service Area	Jumlah (orang) Total (person)	Perkembangan Changes
Domestik	6.959.943	16,3%
Citilink	404.920	-45,4%
Total Domestik	7.364.863	9,5%
Asia	909.201	-11,4%
Soutwest Pasific	352.675	0,9%
Japan & Korea	717.348	-1,1%
Middle East	289.396	19,8%
Total International	2.268.620	-3,1%
Network	9.633.483	6,2%

Armada penerbangan haji berjumlah 14 buah pesawat berbadan lebar, disesuaikan dengan spesifikasi yang ditentukan oleh Departemen Agama RI, jumlah kloter dan kondisi di masing-masing stasiun embarkasi.

Armada ini terdiri atas 4 buah pesawat Boeing 747-300 dengan 455 *seats*, 3 buah pesawat Boeing 767-300 dengan 325 *seats*, 5 buah pesawat Airbus 330-300 dengan 325 seats, masing-masing disewa khusus untuk penerbangan haji dan 2 buah pesawat reguler Airbus 330-300.

On Time Performance (OTP) penerbangan haji *phase*-I 1428 H sebesar 96,9%, meningkat dibandingkan tahun lalu 94,9%. OTP phase II sebesar 54,2%, menurun dari tahun lalu 61,5% terutama karena *airport facility*.

KINERJA PEMASARAN

Jumlah Pelanggan

Perusahaan dapat meraih kepercayaan dari 9,6 juta orang pelanggan penerbangan regular. Secara keseluruhan, jumlah pelanggan yang diangkut meningkat 6,2% dari tahun 2006, mengingat ASK meningkat 2,6%. Jumlah pelanggan yang diraih pada *service* Middle East dan Southwest Pacific masing-masing meningkat 19,8% dan 0,9%. Sedangkan jumlah pelanggan pada *service* lainnya mengalami penurunan.

The hajj fleet totaled 14 wide-bodied aircrafts, in accordance with the specifications established by the Department of Religion RI on the number of flight groups and the conditions/issues at each embarkation station.

The fleet consisted of four Boeing 747-300s with 455 seats, three Boeing 767-300s with 325 seats, five Boeing Airbus 330-300s with 325 seats, each of which was specifically leased for hajj service and two regular Airbus 330-300s.

On Time Performance (OTP) for the hajj service phase-I 1428 H was 96.9%, higher than the previous year's figure of 94.9%. OTP phase II was 54.2% lower than last year's 61.5%, mainly due to airport facilities.

MARKETING PERFORMANCE

Total Customers

The Company earned the trust of 9.6 million customers for regular flight services. In total, the number of customers carried rose by 6.2% from 2006, as ASK increased 2.6%. Total customers achieved/recorded for the service to the Middle East and Southwest Pacific improved by 19.8 and 0.9% respectively, whereas total customers for other services experienced a reduction.

Jumlah pelanggan Citilink menurun secara signifikan dari 741.064 pada tahun 2006 menjadi 404.920 di tahun 2007. Penurunan pelanggan ini lebih disebabkan karena pengurangan armada sehingga harus dilakukan restrukturisasi rute. Restrukturisasi rute ini mempertimbangkan *profitability*, segmen pasar, kondisi persaingan dan keberadaan penerbangan reguler Garuda Indonesia di rute tersebut.

The total Citilink customers dropped significantly from 741,064 in 2006 to 404,920 in 2007. This decline was caused more by a cutback in the fleet resulting from the restructuring of routes. This route restructuring focused on profitability, market segment, competitive climate and the presence of the Company's main brand routes.

Untuk perkembangan jumlah pelanggan tiga tahun terakhir dapat dilihat pada **Gambar 6** dimana Perkembangan jumlah pelanggan per area pelayanan disampaikan dalam **Tabel 11**.

For figures on the number of customers in the past three years, refer to **Figure 6**. Development in the number of customers by type of service is presented in **Table 11**.

Seat Load Factor

Tingkat isian tempat duduk (*seat load factor*; SLF; *passenger load factor*; PLF) untuk penerbangan reguler mencapai 77,4%, meningkat 5,3 angka (*point*) dari sebelumnya. Kenaikan SLF dapat dicapai pada semua *service*, kecuali penerbangan Citilink. SLF penerbangan domestik 81,5%, meningkat 3,9 angka. Peningkatan ini didorong oleh terus meningkatnya daya saing Perusahaan dan meningkatnya trafik. SLF penerbangan Citilink 74,8%, menurun 4,4 angka. Daya saing penerbangan ini menurun karena armada pesawatnya tinggal dua buah. SLF penerbangan internasional 74,6%, meningkat 7 angka. SLF pada masing-masing *service* adalah 66,4% sampai 82,6% (lihat **Tabel 12**).

Seat Load Factor

The seat load factor (SLF) and passenger load factor (PLF) for regular service reached 77.4%, up 5.3 points from the previous year. The increase in SLF was recorded in all services, with the exception of Citilink. SLF for the domestic main brand service was 81.5%, up 3.9 points. The increase was pushed by the increasing competitiveness of the Company and the increase in traffic. SLF for Citilink was 74.8%, down 4.4 points. The competitiveness of this service dropped because its fleet consisted of only two aircrafts. SLF for the international service was 74.6%, up seven points. SLF for each service was 66.4% to 82.6% (refer to **Table 12**).

Pangsa Pasar

Pangsa pasar domestik dan internasional atas pelanggan yang berangkat dari dan ke bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai masing-masing 30,7% dan 27,7%.

Market Share

The share in the domestic and international markets for customers departing from and arriving at Soekarno-Hatta and Ngurah Rai airports were 30.7% and 27.7% respectively.

Sedangkan perolehan pangsa pasar atas keseluruhan *total market* di domestik dan internasional masing-masing 22,3% dan 17,4%.

Meanwhile, the recorded market share for the entire total market for domestic and international flights were 22.3% and 17.4% respectively.

Pangsa pasar atas penumpang domestik yang berangkat dari dan ke bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai dalam tiga tahun terakhir berfluktuasi dengan tendensi meningkat. Pangsa pasar domestik meningkat sebesar 3,1 *point* dibanding tahun 2006 menjadi 30,7% sejalan dengan meningkatnya kepercayaan konsumen.

The market share for domestic passengers departing from and arriving at Soekarno-Hatta and Ngurah Rai airports in the past three years fluctuated with a tendency to increase. The domestic market share increased by 3.1 points compared to 2006, reaching 30.7% in line with improved consumer confidence/trust.

Tabel Table 12
Persentase Kursi Tersedia
Seat Load Factor

Area Pelayanan Service Area	Jumlah Total (%)	Perkembangan Changes
Domestik	81,5	3,9pp
Citilink	74,8	-4,4pp
Total Domestik	81,1	3,4pp
Asia	66,4	0,9pp
Soutwest Pasific	74,5	3,8pp
Japan & Korea	73,2	11,3pp
Middle East	82,6	3,2pp
Total International	74,6	7,0pp
Network	77,4	5,3pp

pp: percentage point : selisih persen dari tahun lalu

SLF : + 5,3 point

Tabel Table 13
Pendapatan Tahun 2005-2007
Revenues for Year 2005-2007

Uraian Description	Jumlah (IDR juta) Total (IDR Million)	Perkembangan Changes
Pendapatan Pasasi Passenger Revenue	10.230.163	19,1%
Pendapatan Bagasi Lebih Excess Baggage Revenue	44.015	-4,1%
Jumlah Pendapatan pasasi & Bagasi Passenger & Excess Baggage-Sub Total	10.274.179	19,0%
Pendapatan Kargo Cargo Revenue	801.373	13,5%
Pendapatan Pos Mail Revenue	23.228	13,1%
Jumlah Pendapatan kargo & pos Cargo & Mail-Sub Total	824.602	13,5%
Pendapatan penerbangan berjadwal Scheduled Service Revenue	11.098.780	18,6%
Pendapatan Haji Hajj Flight Revenue	1.510.354	6,6%
Pendapatan Charter Charter Flight Revenue	95.589	-38,0%
Jumlah Pendapatan Penerbangan Airline Revenue	12.704.724	16,2%
Pendapatan usaha lainnya Others Revenue	397.862	-10,7%
Jumlah Pendapatan Total Operating Revenue	13.102.586	15,2%

Pangsa pasar atas penumpang internasional yang berangkat dari dan ke bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai menurun 1,2 *point* menjadi 27,7% karena pengurangan produksi tempat duduk tersedia (*seat offered*) sebesar 11,1% ditengah trafik penumpang internasional ke dan dari Indonesia yang mengalami pertumbuhan yang kuat.

The market share for international passengers departing from and arriving at the Soekarno-Hatta and Ngurah Rai airports dropped 1.2 points to 27.7% following a 11.1% reduction of seats offered in the midst of strong growth in international passenger traffic to and from Indonesia.

Jumlah Pendapatan

Jumlah pendapatan yang diraih mencapai Rp13,1 triliun, meningkat 15,2% dibanding tahun sebelumnya (lihat **Tabel 13**). Pendapatan terdiri atas Pendapatan penerbangan berjadwal, Pendapatan haji, Pendapatan *charter* dan Pendapatan usaha lainnya.

Total revenues

Total revenues recorded were Rp13.1 trillion, up 15.2% compared to the previous year (see **Table 13**). Revenues consist of revenues from scheduled services, hajj services, charter revenues, and other operating revenues.

Perolehan Pendapatan pasasi & bagasi dipengaruhi oleh:

1. Realisasi produksi ASK penerbangan reguler.
2. Pencapaian Volume penjualan *Revenue Passenger Kilometres* (RPK)
3. Harga jual tiket rata-rata *Passenger Yield*
4. Kurs Dollar Amerika rata-rata Rp9.130 per dollar.

Passenger & baggage revenues were affected by:

1. Realization of the production of regular service ASK
2. Recorded Revenue Passenger Kilometers (RPK) sales volume
3. Average ticket selling price passenger yield
4. Exchange rate which averaged Rp.9,130 per US Dollar

Peningkatan Pelayanan & Nilai Tambah Bagi Pelanggan

Service & Customer Value Improvement

Pemahaman bahwa Garuda Indonesia adalah sebuah perusahaan jasa sangat penting bagi setiap insan Garuda Indonesia. Pada awal pembentukannya, Garuda Indonesia adalah sebuah perusahaan transportasi. Sehingga yang selalu jadi pusat perhatian adalah 'Pesawat', bukan "Pelanggan" atau "Karyawan". Hal ini juga yang melandasi perubahan dalam mengganti sebutan 'penumpang' dengan 'pelanggan'. Baik kepada sesama insan Garuda Indonesia yang merupakan 'Pelanggan Internal', maupun para pengguna jasa langsung eksternal yang disebut sebagai 'Pelanggan".

Understanding that Garuda Indonesia is a service company is imperative for all Garuda Indonesia employees. At its inception, Garuda Indonesia was a transportation company. As such, our main focus has always been the 'Aircraft', not the "Customer" or "Employee". This is also the basis for the change in replacing the term 'passenger' with 'customer'. This applies both to Garuda Indonesia employees, who represent "Internal Customers", and external direct users, who represent "Customers".

Transformasi pola pikir tersebut juga memulai upaya baru dari manajemen di tahun 2007 untuk meluncurkan Pedoman Perilaku 'FLY-HI' dimana tujuannya adalah bagaimana menjadikan pelanggan sebagai pusat perhatian agar mereka mendapatkan layanan berkualitas secara konsisten sehingga pelanggan merasa aman, selamat, dan nyaman melalui proses pelayanan dan relasi yang bersih secara hukum dan moral.

The transformation in mindset also initiated new efforts by management in 2007 to launch the Code of Conduct 'FLY-HI'. The aim is to transform the customer as the focus of attention so that they benefit from high quality service consistently and feel safe, secure and comfortable through service and customer relations processes that are free from legal and moral problems.

Tentunya mengenal kebutuhan pelanggan akan menjadi titik tolak dalam merancang solusi yang tepat bagi para pelanggan yang memiliki kebutuhan yang berbeda. Pada dasarnya, pelanggan menghargai berbagai layanan penerbangan yang dapat memberikan akses pembelian dan pemesanan yang mudah (*high accessibility*) dan harga tiket yang bersaing (*value-for-money*).

Certainly, knowing the customer is the turning point for designing accurate solutions for customers with unique needs. Essentially, the customer appreciates various services that provide high accessibility for purchase and reservation and value-for-money ticket prices.

Perjalanan melalui udara akan semakin nyaman apabila pelanggan memiliki kemudahan ekstra saat menuju bandara, proses *check-in* dan pemeriksaan keamanan yang cepat, *lounge* yang nyaman serta ruang kabin pesawat yang bersih dan nyaman, dan lain sebagainya.

Traveling by air will be more comfortable if customers are afforded additional convenience during the trip to the airport, prompt security checks and check-in processes, comfortable lounges and reserved seats.

E-travel, layanan baru bagi segmen "*Self-arranging*" yang memberikan kemudahan dalam memesan tempat dan melakukan pembayaran tiket pesawat.

E-travel is a new service for the 'self-arranging' segment, providing ease in making reservations and ticket payments.

Namun, dengan semakin bertambahnya persaingan, sangatlah sulit bagi pelanggan untuk membedakan atau memberikan *value proposition* atas tawaran yang diberikan berbagai maskapai penerbangan. Oleh sebab itu, diharapkan seiring dengan proses transformasi bisnis yang mendorong karyawan untuk melakukan perubahan pola pikir yang memusatkan pada pelanggan, beragam program peningkatan pelayanan dan promosi telah dilakukan Garuda Indonesia untuk menciptakan diferensiasi pelanggan berdasarkan segmen masing-masing.

Program-program yang dijalankan di tahun 2007 untuk menunjang peningkatan pelayanan serta memberikan nilai tambah bagi pelanggan antara lain melalui:

- *E-travel campaign* untuk mendorong transaksi langsung melalui *call centre* dan pembayaran lewat *e-payment*
- *Garuda Frequent Flyer* (GFF) *member relationship*: *set up* sebanyak 10 item dari GFF *service standard*. Hal ini mendorong peningkatan dari tahun ke tahun sebagaimana terlihat dalam tabel berikut:

However, with the intensified competition, it is more difficult for customers to differentiate or assign value propositions between offers from various airlines. Therefore, various programs for service improvement and promotion in line with the process of business transformation to change employees' customer-focused mindset were carried out by Garuda Indonesia to create customer differentiation based on the respective segments.

Programs implemented in 2007 to support service improvement and secure added customer value included:

- E-travel campaign: promoted direct transactions through the call centre and e-payments
- Garuda Frequent Flyer (GFF) member relationship: set up as much as 10 items from the GFF service standards. This pushed improvements as presented in the following table:

Tabel Table 14
Jumlah Anggota *Garuda Frequent Flyer* per tahun
Number of Garuda Frequent Flyer Members by Year

Kategori/Tier	Akhir End of 2005	Akhir End of 2006	Akhir End of 2007
BLUE	60,605	61,631	89,102
SILVER	51,204	49,442	77,017
GOLD	988	8,380	13,403
PLATINUM	908	850	1,499
ECP	1,501	996	1,228
COBRAND	-	8,751	19,986
TOTAL	115,206	130,050	202,235

- Peningkatan layanan oleh *frontliner* : pelatihan bagi *frontliner* untuk *grooming & courtesy*
- Penyelenggaraan Call Centre Agent Award.
- Peningkatan *pre-journey service image*: spesifikasi kebersihan, antrian dan penanganan pada kantor penjualan telah disiapkan.
- Restrukturisasi *network* penerbangan untuk meningkatkan utilisasi dan profitabilitas
- Peningkatan kerjasama dengan perusahaan-perusahaan dalam bentuk Corporate sales yang memberi manfaat bagi kedua belah pihak.
- Kerjasama dengan bank-bank untuk melakukan pembayaran melalui internet ataupun ATM dan Handphone/Call Center, dan lainnya.
- Peningkatan kenyamanan dan fasilitas dalam Lounge khusus pelanggan Garuda Indonesia di beberapa bandara utama di Indonesia.

- Improvement in service by frontliners: provided training for frontliners in grooming & courtesy
- Call Centre Agent Awards
- Improvement in pre-journey service image: prepared specifications for cleanliness, queue and complaint handling at sales office
- Route network: restructured to improve utilization and profitability
- Cooperation with companies: enhanced corporate sales that are mutually beneficial to both parties
- Cooperation with banks: facilitated payments through Internet, ATMs and call centers
- Improvement of comfort and facilities in the lounges: provided for Garuda Indonesia customers in a number of major airports in Indonesia

Selain itu, untuk menggarap pasar turis, baik domestik maupun asing, maka diperlukan pengembangan produk-produk tour *tactical* maupun promosi destinasi bagi para turis asing melalui program Tourism Ambassador seperti yang telah dilakukan di Jepang dan Australia.

Also, to secure business in the tourist market, both domestic and foreign, there needs to be development of tactical tour products and promotion of Indonesian destinations for foreign tourists through a Tourism Ambassador program as has been accomplished in Japan and Australia.

Melalui upaya – upaya peningkatan pelayanan dan pemberian nilai tambah bagi pelanggan yang telah dan akan terus dijalankan serta sejalan dengan tahapan transformasi bisnis *Turnaround* yang menekankan pada efisiensi, keunggulan operasional dengan budaya keterbukaan dan semangat kerjasama tim, kami optimis akan mampu meningkatkan jumlah pelanggan Garuda Indonesia di tahun-tahun mendatang.

Through efforts for improvement in service and customer value which continue to progress and in line with the Turnaround stage of the business transformation, which emphasizes efficiency, operational advantage with a culture of openness and spirit for teamwork, we are optimistic we can increase the number of Garuda Indonesia customers in the coming years.

Change from the inside-out: Cultural turnaround through transforming mindset to build a sustainable business.

Perubahan dari dalam ke luar: Perubahan haluan budaya melalui transformasi pola pikir untuk membangun bisnis yang berkelanjutan

"We are transforming our mindset to improve our sustainable business to our customers, shareholders, communities and all stakeholders."

Kami melakukan transformasi pola pikir untuk membuat segala sesuatunya lebih baik bagi para pelanggan, pemegang saham, masyarakat serta pemangku kepentingan lainnya guna meraih bisnis yang berkelanjutan

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Bagi Garuda Indonesia, karyawan adalah sumber daya Perusahaan yang paling berharga. Pembinaan dan pengembangan karyawan senantiasa menjadi prioritas utama dalam pengembangan usaha Perusahaan.

For Garuda Indonesia, people are always the Company's most valuable resource. Training and development are a priority in the Company's business plans.

Perusahaan menetapkan perencanaan karyawan yang dilakukan dengan mengacu pada kebutuhan Perusahaan berdasarkan rencana usaha (*business plan*), arah kebijakan dan strategi Perusahaan.

The Company established planning for employees based on the needs of the Company as guided by the Company's business plan, policy direction and strategies.

Sejalan dengan tahapan tahun rehabilitasi dalam Rencana Strategis Tahun 2006 - 2010+, maka manajemen mendorong terciptanya budaya perusahaan yang dapat menumbuhkan transformasi pola pikir agar dapat meningkatkan *competitiveness* di industri yang sangat ketat ini.

In line with the Rehabilitation year stage of the Strategic Plan for 2006 - 2010+, the management created a corporate culture that nurtures transformation of mindset to enhance competitiveness in an industry which has become highly competitive.

Perubahan harus dimulai dari dalam diri setiap karyawan untuk membawa pengaruh yang lebih besar bagi perusahaan atau lingkungan sekitar. Untuk itu, selain melalui penerapan nilai-nilai budaya kerja "Fly-Hi", juga diperlukan sikap dan pikiran positif dalam mengantisipasi berbagai perubahan yang ada dalam industri ini. Semangat kerjasama tim dan saling melayani haruslah menjadi dasar dalam membangun keterbukaan dan rasa percaya satu sama lain atau antar bagian yang menjadi bagian dari proses pelayanan kepada pelanggan.

The change must come from within every employee in order to have a broader influence on the Company and its surrounding environment. Other than the application of corporate values "Fly-Hi", this also requires a positive attitude and thinking in anticipating various changes taking place in the industry. The spirit of team cooperation and mutual service must be the basis for building openness and mutual trust between departments that are parts of the service process to customers.

Struktur organisasi Garuda Indonesia juga dibuat lebih ramping agar semakin efisien dan membuka jalur komunikasi antar level dan bagian. Struktur ini perlu diatur sedemikian rupa sehingga jumlah jenjang hirarki

The organizational structure of Garuda Indonesia has also been realigned to reduce inefficiencies and open communication channels across levels and departments. The structure needs to be organized such that the

IZONA LAKSONO P.B
Report Analyst, Finance Department

Garuda Indonesia merupakan pilihan karir yang tepat bagi saya. Selain memperoleh *training* yang intensif, saya juga banyak mendapatkan kesempatan untuk mengembangkan kemampuan saya secara optimal.
Garuda Indonesia is the right choice for my career. Besides a very intensive training, I also received a lot of opportunities to optimize my capabilities.

dari pejabat satu tingkat di bawah Direksi sampai ke seluruh tingkatan karyawan dapat diatur seoptimal mungkin. Struktur organisasi untuk tingkat Komisaris dan Direksi harus ditetapkan dalam Rapat Umum Pemegang Saham.

LINGKUNGAN KERJA YANG POSITIF

Seluruh insan Garuda Indonesia bersama-sama berkewajiban menciptakan iklim kerja yang produktif, disiplin, kreatif, teliti, terbuka, tanggap, yang mendukung terciptanya kerjasama yang baik bagi kesuksesan organisasi dan juga demi peningkatan kemampuan, karir serta kesejahteraan karyawan.

Garuda Indonesia berkomitmen untuk senantiasa menciptakan lingkungan kerja yang mendorong tegaknya nilai-nilai etika dan nilai-nilai budaya Perusahaan yang tinggi agar dapat mengoptimalkan baik kinerja individual maupun kinerja Perusahaan secara keseluruhan.

Untuk mendukung terciptanya kinerja yang optimal dan berkesinambungan, Perusahaan menetapkan kebijakan yang mengatur pengukuran kinerja, insentif dan penghargaan.

hierarchical structure from one level below the Director level down may be organized in the most optimal manner. The organizational structure for Commissioners and Directors must be resolved in the general meeting of shareholders.

POSITIVE WORKING ENVIRONMENT

All Garuda Indonesia employees are obliged to build a working environment that is productive, disciplined, creative, diligent, open, responsive, and which supports good cooperation for the success of the organization and improvement of employee capabilities, careers and welfare.

We are committed to continuously creating a working environment that upholds high business ethics and the Company's values in order to optimize both individual performance and the overall performance of the Company.

To promote the achievement of optimal and sustainable performance, the Company established policies designed to regulate the measurement of performance, incentives and rewards.

SASARAN KERJA DAN KAJIAN KINERJA

Pimpinan Perusahaan menerapkan suatu kebijakan manajemen kinerja karyawan yang obyektif dan tercatat, yang memuat Rencana Kerja, Kajian Kinerja, Evaluasi Kinerja dan kesepakatan penilaian kinerja dimana hasilnya akan digunakan dalam menentukan promosi dan mutasi karyawan.

Garuda Indonesia juga menerapkan sistem meritokrasi untuk penilaian kinerja individu dan kelompok kerja yang dikaitkan dengan pencapaian individu dan kinerja perusahaan yang lebih *fair*, transparan dan terbuka. Bahkan hasil dari penilaian kinerja disepakati secara tertulis oleh karyawan dan atasan masing-masing.

Hasil penilaian kinerja tersebut selain digunakan sebagai dasar rekomendasi bagi kelanjutan karir karyawan, juga menjadi salah satu pertimbangan bagi kebutuhan pelatihan/pengembangan, promosi, perhitungan imbalan (gaji dan insentif), serta pengambilan keputusan lain dalam pengembangan Human Capital.

PERLAKUAN ADIL & SETARA

Garuda Indonesia memiliki keyakinan bahwa perlakuan setara para karyawan adalah pilihan terbaik dalam menciptakan suatu lingkungan yang memungkinkan peningkatan kinerja.

Selarasnya hubungan kerja, baik antara atasan dan bawahan, maupun antar rekan kerja, merupakan unsur penting dalam usaha mencapai tujuan Perusahaan.

Pada tahun 2007 telah dilakukan penataan ulang pada sistim gaji, allowance, benefit dan insentif sehingga lebih fokus pada pemberian imbalan yang bersifat variabel. Penentuan imbalan yang bersifat variabel ini dikaitkan dengan pencapaian "Key Performance Indicator" atau target yang dicapai. Pencapaian kompetensi dan kontribusi yang positif tentu akan dihargai secara positif juga.

Dengan sistim ini maka faktor "perlakuan adil" lebih dapat dirasakan karena setiap insan Garuda Indonesia akan menerima penghasilan sesuai dengan kompetensi dan

WORK TARGETS AND PERFORMANCE REVIEW

The Company applies a policy for managing employee performance which is objective and recorded, including work plans, performance reviews, performance evaluations and consensus on performance evaluations, the results of which are used to determine employee promotions and mutations.

Garuda Indonesia apply a merit-based system to evaluate the performance of individuals and work groups that is linked to individual achievement and Company performance in a manner that is fair, transparent and open. The results of the performance evaluation are agreed to in writing by the employee and the respective superior.

The results of performance evaluations, other than being used as the basis for recommendations for career advancement, are also a factor of consideration for training/development needs, promotions, remuneration (salaries and incentives), and other decisions concerning Human Capital development.

FAIRNESS & EQUITY

Garuda Indonesia maintains a principle that equity for all employees is the best alternative in creating an environment that fosters improvement in performance.

A harmonious relationship, between superiors and subordinates as well as work partners, is an important element to achieving the Company's objectives.

In 2007, we completed reorganization of the systems for salaries, allowances, benefits and incentives in to provide remuneration that is variable in nature. Establishing rewards that are variable in nature is related to the achievement of key performance indicators or targets achieved. Attaining positive competency and contributions is also certainly rewarded in a positive manner.

Through this system, the "fairness" factor is more deeply felt because every Garuda Indonesia employee receives compensation in accordance with their competence and

NUNUNG RATRI
Senior Cabin Crew

Lingkungan kerja yang nyaman, *training* yang menyeluruh serta program perencanaan karir dan evaluasi kinerja yang *fair* membuat saya tetap memilih Garuda Indonesia sebagai tempat meniti karir.
Comfortable working environment, comprehensive training and a fair career planning program and performance evaluation makes me decide to stay with Garuda Indonesia as the place to build my career.

kontribusi yang diberikan kepada perusahaan. Setiap karyawan yang dapat mencapai atau melampaui target kinerja yang ditetapkan akan mendapatkan insentif atau apresiasi, sementara bagi mereka yang tidak berhasil mencapai atau memenuhi target yang ditetapkan otomatis tidak akan mendapatkan hal tersebut.

Pada tahun 2006 Perusahaan belum mampu melaksanakan pemberian insentif atau apresiasi kepada insan Garuda Indonesia yang berhasil menunjukkan kinerja yang baik. Namun pada tahun 2007 sejalan dengan kinerja positif dicapai, Perusahaan dapat memberikan insentif kepada mereka selain juga memberikan bonus THR yang jumlah persentasenya lebih tinggi dibandingkan tahun 2006.

Komitmen Perusahaan pada prinsip keadilan teruji pada saat kejadian yang tidak diharapkan. Melalui koordinasi dengan bagian yang terkait, kami memberikan sanksi bagi insan Garuda Indonesia yang memberikan kontribusi negatif bagi perusahaan. Pada tahun 2007 ini tercatat sebanyak 94 karyawan telah dikenakan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku, karena pelanggaran disiplin.

Perusahaan juga memandang serikat pekerja sebagai mitra sejajar yang merupakan bagian dari keluarga besar

contributions to the Company. Each employee able to achieve or exceed the established performance targets receives incentives or appreciation, whereas those who do not succeed in achieving or fulfilling established targets do not obtain such benefits.

In 2006, we were not yet able to implement the incentive and appreciation reward scheme for Garuda Indonesia employees with good performance. However, in 2007, in line with achieving positive performance, we were able to reward a higher percentage of those deserving incentives and distribute more religious holiday allowances (THR) than in 2006.

The commitment of our Company to fairness was tested at unexpected times/incidents. Through coordination with respective units, we imposed sanctions for Garuda Indonesia employees who made negative contributions to the Company. In 2007, it was recorded that as many as 94 employees had sanctions imposed on them due to violations prevailing regulations.

We also view workers' unions as partners that represent a part of the big family at Garuda Indonesia. As such, the

Garuda Indonesia. Untuk itu, Perusahaan tidak pernah melarang atau menghalangi kebebasan karyawan dalam berserikat. Perusahaan sadar bahwa dengan sering melakukan dialog dan komunikasi secara terbuka untuk mencapai kesepakatan bersama akan memudahkan Perusahaan mencapai target-target keuangan dan non-keuangan perusahaan.

Company has never prohibited or deterred employees from forming unions. We realize that promoting open dialogue and communication to reach mutual agreement will ease the Company in achieving financial and non-financial targets.

Hingga akhir 2007, total karyawan Garuda Indonesia tercatat sebesar 5.808 orang dan 56 orang masih menjadi siswa, dengan rincian data sebagai berikut:

By the end of 2007, there were a total of 5,808 recorded Garuda Indonesia employees, and 56 student employees, provided in the following detailed data:

Tabel Table 15
Kekuatan karyawan Berdasarkan Profesi per 31 Des 2007
Employees Strength by Profession per Dec 31, 2007

No	Profesi Profession	Tetap Permanent	Capeg Probation	Kontrak Contract	Jumlah Total	Siswa Student
A 1	Dewan Komisaris Board Of Commissioners	-	-	6	6	
2	Sekretaris Dewan Komisaris Secretary to the Board of Commissioners	-	-	1	1	
3	Komite Audit Audit Committee	-	-	1	1	
	Jumlah Total A	-	-	8	8	
B 1	Pilot & Copilot					
	Aktif Active	553	-	5	558	49
2	Awak Kabin Cabin Attendance			-		
	Aktif Active	1,700	-	108	1,808	-
	Cuti Gravida Maternity Leave	62	-	-	62	
	Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	39	-	-	39	
3	Penjualan & Promosi Sales & Promotion	867	-	8	875	-
4	Airport Handling	431	-	-	431	-
5	Tekhnisi Maintenance & Engineering	84	-	11	95	7
6	Lain-lain All Other Personnel	1,423	3	17	1,443	-
	Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	4	-	-	4	-
	Karyawan diperbantukan Special Assigment Employee	18	-	-	18	-
	Jumlah Total B	5,181	3	149	5,333	56
C1	SBU GSM	76	-	5	81	-
2	SBU GARUDA CARGO	372	-	-	372	-
3	SBU CITILINK	14	-	-	14	-
	Pilot	-	-	-	-	
	Cabin Crew	-	-	-	-	
	Jumlah Total C	462	-	5	467	-
	Jumlah Total (A+B+C)	**5,643**	**3**	**162**	**5,808**	**56**

Dari 5.808 orang tersebut 60% memiliki pendidikan SLTA, 11% pendidikan Diploma, 23% memiliki pendidikan Sarjana (S1), dan 6% memilki pendidikan Pasca Sarjana (S2/S3). Sebagian besar dari Sumber Daya Manusia kami berada dalam kategori usia 30 – 50 tahun, yang secara rinci diuraikan sebagai berikut :

Of 5,808 employees, 60% have high-school level education, 11% have diplomas, 23% have obtained Bachelor degrees and 6% have Masters or Doctorate degrees. Most of our employees are 30–50 years old, as detailed below:

Usia (dalam tahun) **Age** (in years)	**Jumlah Karyawan Total Employees**	
	2006	**2007**
< 30	337	290
31 – 40	2.773	2.439
41 – 50	2.222	2.244
> 50	736	835
Jumlah Total	**6.068**	**5.808**

INVESTASI PADA INSAN GARUDA INDONESIA

Perusahaan selalu mendukung para karyawan untuk mengembangkan dan mempertahankan kemampuan dan keterampilannya. Selama tahun 2007 kami telah melaksanakan berbagai program pendidikan yang menekankan pada pengembangan kepemimpinan, pengetahuan berkomunikasi, dan pembangunan budaya/nilai-nilai perusahaan.

Dukungan yang diberikan selama ini dapat terlihat pada hasil yang dicapai oleh insan Garuda Indonesia di Training Centre. Dimana hasil kreatifitas dan inovasi mereka melalui *E-Learning* dipandang sebagai yang terbaik. Disamping itu, latihan rutin bagi para pilot, awak pesawat, teknisi terus dilaksanakan guna menyiapkan kader-kader profesional masa depan untuk membawa Garuda Indonesia ke tingkat yang lebih tinggi lagi dalam menghadapi persaingan dari dalam dan luar negeri.

INVESTMENT IN THE PEOPLE AT GARUDA INDONESIA

We fully support developing and maintaining capabilities and skills of Garuda Indonesia employees. In 2007, we conducted an educational program that emphasized development of leadership, communication skills, and corporate culture, values and training.

The support we have provided is evident in the achievements of Garuda Indonesia employees at our Indonesian Training Centre, where the creativity and innovation through E-Learning is considered among the best. We also conduct routine trainings for pilots, flight attendants, and technicians and prepare potential leaders for the future to bring Garuda Indonesia to a higher level in facing competition from the domestic and international fronts.

Tabel Table 16
Jumlah Peserta Pelatihan dan Biaya Pelatihan tahun 2006 – 2007
Total of Training Participants and Cost of Trainings, year 2006-2007

(Berdasarkan Biaya per Unit) (Based on Cost per Unit)

Jenis Pelatihan Type of Training	2006		2007	
	Peserta Participant	Biaya Costs (IDR)	Peserta Participant	Biaya Costs (IDR)
Pelatihan Operasional Airline Operation Training	1604	1,755,395,334.00	4219	2,735,444,930
Pelatihan Awak Kabin Cabin Crew Training	7889	5,391,371,449.00	12165	4,216,278,361
Pelatihan Perawatan dan Teknik Maintenance &. Eng, Training	183	1,022,016,520.00	187	649,576,752
Pelatihan Ground Handling Ground Handling Training	1907	1,285,830,742.00	3098	5,656,419,193
Pelatihan Manajemen dan Keuangan Management and Finance Training	427	630,389,801.00	334	349,385,085
Jumlah Total	**12010**	**10,085,003,846.00**	**20003**	**13,607,104,321**

Sementara itu, untuk memastikan bahwa paket remunerasi di Garuda Indonesia tetap kompetitif, Perusahaan secara periodik mengevaluasi struktur penggajian serta kisaran tunjangan berdasarkan survei di industri penerbangan maupun sektor lainnya. Contohnya, di akhir 2007 ini Perusahaan telah selesai merancang paket tunjangan bagi para pilot untuk mengurangi tingkat '*turnover*' di industri yang sangat kompetitif ini. Rencana penerapan akan dilakukan pada kuartal pertama 2008. Perusahaan juga melakukan update terhadap indikator kinerja utama untuk menentukan bonus dan insentif bagi fungsi dan jabatan lainnya.

In addition, to ensure that the remuneration package at Garuda Indonesia remains competitive, we periodically evaluate the salary structure as well as the level of facilities through surveys in the aviation industry and other sectors. At the end of 2007, we completed formulating a facilities package for pilots to reduce the turnover rate in this highly competitive industry. Implementation is planned for the first quarter of 2008. We have also updated key performance indicators to determine bonuses and incentives for other functions and positions.

Garuda Indonesia bertekad menjadi perusahaan pilihan bagi karyawan terbaik di Indonesia. Budaya perusahaan yang solid serta lingkungan kerja yang saling mendukung akan membantu kami menjadi perusahaan pilihan bagi calon karyawan.

We are confident we can become a company of choice for the best professionals in Indonesia. The Company's solid culture and supportive working environment assists us in becoming the Company of choice for potential employees.

Analisa dan Pembahasan Manajemen
Management Discussion and Analysis

Tahun 2007 terus didominasi berbagai tantangan bagi industri penerbangan. Tingkat persaingan yang ketat memaksa operator untuk memangkas tarif, sementara tingginya harga avtur terus menekan marjin usaha.

Dalam mengatasi tantangan tersebut, Perusahaan telah mengikuti pedoman yang tertuang dalam rencana strategis Perusahaan. Fokus pada tahun 2007 adalah Rehabilitasi yang mencakup restrukturisasi hutang, penguatan produk dan layanan, efisiensi biaya/ peningkatan pendapatan, perubahan manajemen/ transformasi pola pikir dan arus kas yang positif/ memperkuat struktur permodalan. Dengan pelaksanaan langkah-langkah tersebut, Perusahaan telah berhasil mengangkat kinerja keuangan dengan mengakhiri posisi kerugian yang telah berlangsung selama beberapa tahun dan mencatat laba bersih sebesar Rp258,06 milyar sekaligus menghasilkan perbaikan pada kegiatan operasional, volume/aktifitas, arus kas, permodalan serta kelanjutan negosiasi restrukturisasi hutang.

LAPORAN LABA RUGI

Pendapatan Usaha

Pada tahun 2007, Garuda Indonesia menerima pendapatan usaha sebesar Rp14.213,49 milyar, yang terdiri dari pendapatan jasa penerbangan sebesar Rp12.661,40 milyar, yaitu terjadi peningkatan sebesar 16,0% yang signifikan dibandingkan tahun sebelumnya dan pendapatan usaha lainnya sebesar Rp1.552,08 milyar. Pendapatan jasa penerbangan mengambil porsi 89,08% dari jumlah pendapatan usaha untuk tahun 2007, atau meningkat dari 88,45% kontribusi yang diberikan pada tahun 2006.

2007 continued to be a challenging year for the airline industry. Intense competition forced operators to cut fares, while continued pressure from high fuel prices further squeezed margins.

To overcome these challenges, the Company has followed its strategic plan that provides clear guidelines for the future. The Rehabilitation phase was the focus of the 2007 strategic plan, which covers debt restructuring, product and service enhancement, cost efficiency/revenue improvement, change management/ transforming mindsets and positive cash flow/strengthening of capital base. Through these initiatives, the Company successfully lifted its bottom line from a streak of losses over the past few years and recorded a net profit of Rp258.06 billion combined with stronger operations, volume/activities, cash flow, capital and intensive debt restructuring negotiations.

STATEMENTS OF INCOME

Operating Revenues

In 2007, Garuda Indonesia earned operating revenues of Rp14.213,49 billion, consisting of airline revenue of Rp12.661,40 billion, which shows an improvement of 16,0% over the previous year, and other operating revenues of Rp1.552,08 billion. Airline revenues accounted for 89.08% of total operating revenues in 2007, higher than the 88.45% in 2006.

Pendapatan dari Pelanggan pada Penerbangan Berjadwal menjadi penyumbang terbesar pada total pendapatan yaitu sejumlah Rp10.186,84 milyar dengan kenaikan yang sehat, yaitu 18,79% dibandingkan Rp8.575,16 milyar pada tahun 2006. Penerbangan borongan, yang terdiri atas layanan haji dan charter, menunjukkan peningkatan untuk pendapatan layanan haji sebesar 6,60% mencapai Rp1.510,35 milyar. Dengan pelaksanaan program penjualan yang agresif, restrukturisasi/optimalisasi jaringan dan utilisasi armada telah berhasil meningkatkan kapasitas produksi sekalipun terjadi pengurangan armada.

Revenues from Passengers of Scheduled Services gave the largest contribution to total revenues at Rp10,186.84 billion, rising by a significant 18.79% from Rp8,575.16 billion in 2006. Non-scheduled service hajj and charter revenues, with hajj revenues increasing by 6.60% to Rp1,510.35 billion. A combination of aggressive sales programs, network restructuring/optimalization and fleet utilization led to improving production capacity despite a reduction in fleet.

Tabel Table 17
Tabel Pendapatan Usaha 2006 – 2007 (IDR Juta) **Operating Revenues Table 2006-2007** (IDR Million)

	2007	2006
Penerbangan Berjadwal Scheduled Services		
Pelanggan Passenger	10.186,84	8.575,16
Barang Cargo	801,37	704,53
Kelebihan Barang Excess Baggage	44,02	45,89
Surat dan Dokumen Mail and Document	23,23	20,55
Penerbangan Borongan Non-Scheduled Services		
Haji Hajj	1.510,35	1.416,88
Charter	95,59	154,21
Pendapatan Usaha Lainnya Other Revenues	1.552,08	1.425,94
Jumlah Total	14.213,49	12.343,16

Pendapatan usaha lainnya sejumlah Rp1.552,08 milyar merupakan 10,92% dari seluruh pendapatan usaha. Garuda Indonesia menghasilkan pendapatan tersebut dengan memberikan layanan pada pihak ketiga terkait kebutuhan pemeliharaan dan perbaikan pesawat, biro perjalanan, jasa boga, operasional hotel, pelatihan dan layanan kesehatan, melalui anak perusahaan dan SBU yang dimiliki.

Other operating revenues cumulatively amounted to Rp.1,552.08 billion, providing the remaining 10.92% of total operating revenues. Garuda Indonesia earned other revenues for services provided by the Company to third parties related to aircraft maintenance and overhaul, travel agents, catering, hotel operations, trainings and healthcare services through subsidiaries and SBUs.

Beban Usaha

Operasional penerbangan tetap menjadi komponen biaya tertinggi dalam beban usaha perusahaan pada tingkat 51,77% selama tahun 2007. Operasional penerbangan membutuhkan total biaya Rp7.271,03 milyar, naik 6,90% dari Rp6.801,78 milyar pada tahun 2006. Dengan terus meningkatnya harga bahan bakar, beban bahan bakar memberikan porsi terbesar dalam beban operasional penerbangan yaitu sebesar Rp4.569,06 milyar atau 62,84%. Seperti perusahaan penerbangan lainnya, Garuda Indonesia menghadapi lonjakan harga bahan bakar dengan menerapkan *fuel surcharge* yang mengalihkan

Operating Expenses

Flight operations consistently remained the largest component of Garuda's operating expenses at 51.77% in 2007. Flight operations incurred total expenses of Rp7,271.03 billion, increasing by 6.90% from Rp6,801.78 billion in 2006. With continuously high fuel prices, fuel accounted for the largest portion of flight operations expenses at Rp4,569.06 billion, or 62.84%. While Garuda, as other carriers, managed to cushion the extraordinary escalation in fuel prices by applying a fuel surcharge that passed on some portion of the added costs to customers and by cutting consumption through its fuel conservation

sebagian beban tambahan tersebut pada masing-masing pelanggan serta mengurangi konsumsi bahan bakar dengan implementasi program konservasi bahan bakar, namun tingginya harga bahan bakar diperkirakan masih akan tetap menjadi kendala bagi industri *aviation*. Biaya sewa dan charter pesawat mencapai Rp2.170,19 milyar atau setara 29,85% yang merupakan biaya utama lain dalam operasional penerbangan, disusul oleh gaji dan tunjangan, asuransi dan biaya lainnya.

program; high levels of fuel prices are projected to persistently challenge the aviation industry. Aircraft lease and charter bills amounting to Rp2,170.19 billion or 29.85% represented other major expenses for flight operations, followed by salaries and allowances, insurance and other expenses which made up the remaining balance.

Tabel Table 18
Beban Usaha 2006 – 2007 (IDR Milyar) **Operating Expenses 2006 – 2007** (IDR Billion)

	2007	2006
Operasional Penerbangan Flight Operations		
Bahan Bakar Fuel	4.569,06	4.202,47
Sewa & Charter Pesawat Aircraft Lease &Charter	2.170,19	2.127,02
Gaji & Tunjangan Salaries & Allowances	368,03	290,24
Asuransi Insurances	158,23	176,65
Lain-lain Other	5,51	5,40
Pemeliharaan & Perbaikan Maintenance & Overhaul	1.750,44	1.142,62
Bandara User Charges & Station Expenses	1.107,14	1.078,00
Pelayanan Pelanggan Passenger Services	1.129,70	1.028,50
Tiket, Penjualan & Promosi Ticketing, Sales & Promotion	1.345,74	1.236,57
Administrasi & Umum General & Administrative	919,38	912,92
Penyusutan & Amortisasi Depreciation & Amortization	345,48	352,25
Operasional Hotel Hotel Operations	32.15	27,68
Operasional Jaringan Network Operations	6,00	5,94
Beban Usaha Lainnya Other Operating Expenses	136,90	135,63
Jumlah Total	14.043,96	12.721,89

Pada tahun 2007, beban usaha terbesar lainnya adalah beban pemeliharaan dan perbaikan pesawat sebesar Rp1.750,44 milyar, yang mengalami kenaikan 53,20% dari tahun 2006 karena dilaksanakannya overhaul pesawat A330. Kenaikan yang terjadi atas beban bandara serta beban administrasi dan umum sangat rendah, yaitu masing-masing 2,70% dan 0,71%, sementara peningkatan layanan dan kenaikan volume/kegiatan penerbangan mendorong kenaikan beban pelayanan pelanggan sebesar 9,84% dan beban tiket, penjualan dan promosi sebesar 8,83%.

For 2007, other significant operating expenses were maintenance and overhaul, which increased 53.20% to Rp1,750.44 billion from 2006 on the back of A330 aircraft overhaul. Increases in user charges and station expenses as well as general and administrative expenses were minimal at 2.70% and 0.71% respectively, while improvement in services and higher volume/expanded airline activities resulted in higher passenger service costs by 9.84% and ticketing, sales and promotion expenses by 8.83%.

Laba (Rugi) Usaha

Pada tahun 2007, Garuda Indonesia mencetak laba usaha Rp169,53 milyar, perubahan yang sangat signifikan dibandingkan rugi usaha sebesar Rp378,73 milyar pada tahun sebelumnya. Hal tersebut adalah buah hasil program efisiensi dan peningkatan pelayanan yang dilakukan oleh Perusahaan yang secara umum merupakan hasil dari peningkatan kinerja dari seluruh unit kerja di lingkungan perusahaan dan anak perusahaan.

Penghasilan (Beban) Lain-lain

Untuk tahun 2007, Perusahaan mendapat penghasilan lain-lain bersih sebesar Rp131,92 milyar, atau lebih rendah sekitar 47,61% dari tahun sebelumnya. Penurunan tersebut dikarenakan keuntungan penjualan aktiva dan keuntungan selisih kurs mata uang asing yang dihasilkan berada dibawah jumlah pada tahun sebelumnya. Namun hal tersebut ditunjang oleh pendapatan dari pemulihan nilai aktiva sekitar Rp44,34 milyar serta beban bunga yang lebih ringan 11,18% menjadi Rp155,55 milyar.

Laba Bersih

Dengan menerapkan berbagai langkah penguatan pendapatan dan pengendalian biaya, Perusahaan berhasil memperbaiki profitabilitas dan mencetak laba bersih Rp258,06 milyar dari kerugian bersih Rp197,08 milyar yang diderita pada tahun 2006.

NERACA

Aktiva

Total aktiva Perusahaan meningkat 22,56% mencapai Rp9.897,49 milyar pada akhir tahun 2007 dibandingkan Rp8.075,58 milyar pada tahun 2006. Aktiva lancar menguat menjadi Rp5.395,57 milyar atau meningkat 49,02% dari akhir tahun sebelumnya, terutama didorong oleh peningkatan kas dan setara kas yang mencapai 132,63% menjadi Rp2.948,13 milyar dengan adanya realisasi setoran modal Perusahaan dari Pemerintah Indonesia sebagai pemegang saham. Aktiva tidak lancar sedikit meningkat menjadi Rp4.501,92 milyar dari Rp4.454,89 milyar, terutama terkait pembayaran uang muka yang timbul dari perjanjian pembelian pesawat sebagai bagian dari rencana pengembangan armada Perusahaan di masa mendatang.

Income (Loss) from Operations

In 2007, Garuda Indonesia recorded income from operations of Rp169.53 billion, a significant turnaround from an operational loss of Rp378.73 billion in the previous year. This achievement was the result of the Company's efficiency and service improvement programs as well as performance improvement from the Company's business units and subsidiaries.

Other Income (Expenses)

In 2007, the Company recorded net other income of Rp131.92 billion, 47.61% lower than the previous year. The decline was attributed to lower gains on sales of assets and foreign exchange recorded than in the previous year. This was, however, supported by a combination of the recovery of assets amounting Rp44.34 billion and the reduction in the Company's interest expenses by 11.18% to Rp155.55 billion.

Net Income

Given its revenue improvement and cost management initiatives, the Company succeeded in turning around its bottom line, recording net income of Rp258.06 billion against a net loss of Rp197.08 billion in 2006.

BALANCE SHEET

Assets

The Company's assets grew by 22.56% to Rp9,897.49 billion at the end of 2007 from Rp8,075.58 billion at the end of 2006. Current assets improved to Rp5,395.57 billion, an increase of 49.02% from the previous year, mostly due to the growth in cash and cash equivalents of 132.63% to Rp2,948.13 billion as the Company received capital fund injections from the Government of Indonesia as its shareholder. Non-current assets slightly rose to Rp4,501.92 billion from Rp4,454.89 billion, mostly from advance payments arising from agreements to purchase aircrafts for the Company's targeted fleet expansion in subsequent years.

Kewajiban

Pada akhir tahun 2007, Perusahaan mencatat jumlah kewajiban sebesar Rp8.067,15 milyar, atau naik 10,13% dari Rp7.325,40 milyar pada akhir tahun 2006. Kenaikan tersebut sepenuhnya bersumber dari peningkatan kewajiban lancar, yaitu sebesar 19,08% dari Rp5.280,14 milyar menjadi Rp6.287,81 milyar. Hal tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar perubahan dalam jumlah kewajiban Perusahaan didorong oleh peningkatan volume operasional, yang terindikasi dari perubahan pada akun-akun kewajiban lancar seperti hutang usaha dan biaya masih harus dibayar. Pertumbuhan hutang usaha mencapai 16,75% menjadi Rp1.861,94 milyar dari Rp1.594,86 milyar pada tahun 2006, terutama berasal dari peningkatan beban bahan bakar, bandara, sewa pesawat dan suku cadang, sementara biaya masih harus dibayar naik 35,12% menjadi Rp1.690,17 milyar disertai peningkatan pemeliharaan & perbaikan, administrasi & umum, operasional penerbangan, bandara dan bunga. Dengan adanya penerimaan dana modal setoran, rasio lancar Perusahaan yang berada pada posisi 0,69 kali di tahun 2006 menjadi 0,86 kali di tahun 2007.

Kewajiban tidak lancar menurun sebesar 13,00% menjadi Rp1.779,34 milyar. Sementara kewajiban pajak tangguhan, pinjaman jangka panjang (setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun) dan kewajiban tidak lancar lainnya cenderung menurun, dan kewajiban diestimasi atas imbalan kerja meningkat dari Rp632,89 milyar pada akhir tahun 2006 menjadi Rp704,42 milyar pada akhir tahun 2007. Namun penurunan jumlah kewajiban tidak lancar terutama disebabkan oleh dilaksanakannya konversi obligasi milik PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, yang merupakan bagian dari restrukturisasi hutang Perusahaan pada tahun 2001, dan Perusahaan mengeluarkan 326.065 saham baru dengan nilai nominal Rp1.000.000 per lembar sahamnya.

Pada akhir tahun 2007, Perusahaan mencatat jumlah pinjaman sebesar Rp1.526,52 milyar, termasuk Rp1.495 milyar yang jatuh tempo dalam satu tahun. Data mengenai hutang Perusahaan dapat dilihat pada tabel berikut.

Liabilities

At the end of 2007, the Company recorded total liabilities of Rp8,067.15 billion, up 10.13% from Rp7,325.40 billion at the end of 2006. This increase was wholly attributed to current liabilities, which grew 19.08% from Rp5,280.14 billion to Rp6,287.81 billion. Therefore, changes in the Company's liabilities were mostly driven by a higher volume of operations, given significant movements occurred in current liability accounts, such as trade payables and accrued expenses. Trade payables grew 16.75% to Rp1,861.94 billion from Rp1,594.86 billion in 2006, mostly derived from increases in fuel, user charges and stations, aircraft leasing and spare parts, while accrued expenses were 35.12% higher at Rp1,690.17 billion on the back of higher maintenance and overhaul, general and administrative, flight operations, user charges and station and interest expenses. With cash receipts from the additional paid-in capital, the Company's current ratio expanded from 0.69 times in 2006 to 0.86 times in 2007.

Non-current liabilities declined by a considerable 13.00% to Rp1,779.34 billion, while deferred tax liabilities, long-term loans (net current maturities) and other non-current liabilities dropped slightly, estimated liabilities on employee benefits increased from Rp632.89 billion at the end of 2006 to Rp704.42 billion at the end of 2007. However, the decrease in total non-current liabilities largely resulted from the conversion of Mandatory Convertible Bonds held by PT Angkasa Pura I and PT Angkasa Pura II, in line with the Company's loan restructuring in 2001. The Company issued 326,065 new shares with par value of Rp1,000,000 per share for the bonds.

At the close 2007, the Company recorded outstanding loans of Rp1,526.52 billion, of which Rp1,495.00 billion were current. Details of the Company's loans are provided in the table below:

Tabel Table 19
Pinjaman 2006 – 2007 (Rp Milyar) **Loans 2006 – 2007** (IDR Billion)

	2007	2006
Perusahaan Company		
Wesel Bayar Bunga Mengambang Floating Rate Notes		
USD	1.089,59	1043,44
Rupiah	144,15	144,15
Export Development Canada, USD	113,92	109,09
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	108,30	108,30
International Lease Finance Corporation, USD	5,90	19,52
Sindikasi Bank Mandiri Bank Mandiri Syndicated	24,00	24,00
Sub Total	1.485,86	1.448,50
Anak Perusahaan Subsidiaries		
PT Bank Niaga Tbk	38,84	29,35
PT Bank Bukopin Tbk	1,57	3,58
Hutang Sewa Guna Usaha Leases Payable	0,25	0,22
Sub Total	40,66	33,15
Jumlah Total	1.526,52	1.481,65

Ekuitas

Dengan laba bersih yang dibukukan pada tahun 2007, akumulasi rugi turun menjadi Rp6.340,19 milyar. Digabungkan dengan saham baru hasil konversi obligasi dan setoran modal baru dari pemegang saham, posisi ekuitas menjadi lebih kuat dari Rp751,09 milyar pada akhir tahun 2006 menjadi Rp1.829,18 milyar pada akhir tahun 2007.

Restrukturisasi Hutang

Mengingat kerugian dan kesulitan likuiditas yang dihadapi, Perusahaan mengalami kendala dalam melakukan pembayaran pokok pinjaman yang telah dijadwalkan atas Wesel Bayar Bunga Mengambang (Floating Rate Notes - FRN), serta fasilitas kredit dan pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI), Export Development Canada (EDC), Bank Mandiri Sindikasi dan pembayaran sewa pesawat Airbus dari European Export Credit Agencies (ECAs) dan bank komersial lain.

Equity

With net profits booked in 2007, accumulated losses of the Company declined to Rp6,340.19 billion. Combined with the conversion of bonds into equity and additional paid-in capital received from shareholders, total equity significantly improved from Rp751.09 billion as of 31 December 2006 to Rp1,829.18 billion as of 31 December 2007.

Debt Restructuring

Due to financial losses and liquidity problems, the Company experienced difficulties in making the scheduled principal payments of its Floating Rate Notes (FRN), PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI) facility, Export Development Canada (EDC) USD loan, Bank Mandiri Syndicated debt and lease payments on Airbus aircrafts from the European Export Credit Agencies (ECAs) and other commercial banks.

Sebelumnya, BNI telah menyetujui penundaan pembayaran sampai dengan akhir tahun 2007. Menyusul terlaksananya penjualan aktiva yang digunakan sebagai agunan atas fasilitas kredit tersebut, Perusahaan telah melakukan pelunasan pada BNI di awal tahun 2008.

Previously, BNI approved a payment deferral until the end of 2007. Following the closing of sale of assets used as collateral for this loan, the Company settled in full with BNI in early 2008.

Pada tahun 2007, Perusahaan telah mengajukan skema restrukturisasi hutang yang tertuang dalam Proposed Restructuring Term (PRT) kepada pemegang FRN, serta kreditur dalam pinjaman Sindikasi Bank Mandiri serta EDC, ECAs dan bank komersial lain. Pada penutupan tahun, negosiasi masih berlangsung, namun demikian *principles* dan *head of terms* dalam proposal restrukturisasi, termasuk opsi pembelian kembali FRN, telah diajukan kepada kreditur, dan dalam beberapa bulan selanjutnya *principle terms* utama telah disetujui. Saat ini, Perusahaan memperkirakan finalisasi dan penandatanganan perjanjian restrukturisasi dapat dilakukan pada pertengahan tahun 2008.

In 2007, the Company submitted a Proposed Restructuring Term (PRT) to creditors for the remaining balance of the FRN, Bank Mandiri Syndicated debt and loans from EDC, ECAs and other commercial banks. At the close of the year, negotiations remained underway. Principles and head of terms for restructuring, including an option for FRN buyback, were proposed to creditors. In subsequent months, major principle terms were approved. Presently, the Company expects to finalize and sign the restructuring agreement by mid-2008.

Belanja Modal (Capital Expenditure)

Selama tahun 2007, Perusahaan melakukan pembayaran untuk investasi pembelian aktiva tetap dengan jumlah Rp84,90 milyar, atau lebih dari dua kali total pembelanjaan sekitar Rp41,73 milyar pada tahun sebelumnya. Sebagian besar pembelian dilakukan untuk kendaraan, juga untuk inventaris dan peralatan, aktiva dalam penyelesaian, tanah dan rotable.

Capital Expenditure

During 2007, the Company made Rp84.90 billion in payments for investment in acquisitions of property and equipment, more than double the Rp41.73 billion made in the previous year. The majority of the purchases were for vehicles, followed by furniture and fixtures, assets under construction, land and rotables.

Selain pembelian aktiva tetap diatas, Perusahaan juga terikat perjanjian untuk pembelian Airbus 330 sebanyak 3 buah dan Boeing 777-300ER sebanyak 10 buah dengan jadwal pengiriman mulai Juli 2010 sampai dengan Juli 2013, dan Boeing 737-800 sebanyak 25 buah yang akan dikirim mulai Mei 2009 sampai dengan Mei 2012.

In addition to purchases of the property and equipment listed above, the Company entered into agreements to purchase 3 Airbus 330s and 10 Boeing 777-300ERs for delivery from July 2010 to July 2013, and 25 Boeing 737-800s for delivery from May 2009 to May 2012.

Sampai saat ini, Perusahaan telah melakukan pembayaran uang muka pembelian pesawat udara tersebut sejumlah Rp393,7 milyar pada akhir akhir tahun 2007 berupa *"pre delivery payment"*. Investasi tersebut merupakan bagian dari strategi Perusahaan untuk pengembangan dan peremajaan armada di masa mendatang dengan tujuan meningkatkan jumlah armada sebesar 100% pada tahun 2012.

By the end of 2007, the Company made Rp393,7 billion in advance payments on these aircrafts through "pre delivery payments". These purchases are part of the Company's strategy for fleet expansion and renewal in the coming years, with the aim of doubling the Company's fleet by 2012.

Unit Usaha Mandiri & Anak Perusahaan

Strategic Business Unit & Subsidiaries

Strategic Business Unit **(SBU)** adalah suatu unit usaha mandiri dalam Perusahaan yang berorientasi pada optimasi sumber daya yang bertujuan memaksimalkan nilai Perusahaan dengan memberikan hasil produksi dan layanan jasa kepada pelanggan baik dalam maupun di luar korporasi, yang terdiri dari Unit Usaha Garuda Sentra Medika (GSM), Unit Usaha *Garuda Indonesia Training Centre* (GITC), Unit Usaha Garuda *Cargo* dan Unit Usaha Citilink (*Low Cost Carrier*). Keempat unit usaha ini bertanggung jawab kepada Direksi.

A Strategic Business Unit (SBU) is an independent business unit within the Company oriented towards optimizing resources with the aim of maximizing value of the Company by providing products and services to internal customers and third party customers, including Garuda Sentra Medika (GSM) Business Unit, Garuda Indonesia Training Centre (GITC) Business Unit, Garuda Cargo Business Unit and Citilink Business Unit (Low Cost Carrier). These four business units are accountable to the Board of Directors.

SBU GARUDA SENTRA MEDIKA

SBU Garuda Sentra Medika (GSM) menjalankan sejumlah program untuk mewujudkan visi menjadi pusat penyedia jasa layanan kesehatan terkemuka yang menjadi pilihan utama dikalangan perusahaan penerbangan dan perusahaan BUMN di Indonesia.

Berikut adalah program-program yang dimaksud :

1. Menyelenggarakan layanan kesehatan dengan pelayanan yang mudah dijangkau di kota-kota besar di Indonesia
2. mengembangkan pelayanan kesehatan keluarga
3. melakukan promosi melalui media cetak, pameran produk kesehatan di JHCC
4. meningkatkan sarana dan prasarana klinik
5. menekan tingkat *buffer stock*
6. membuat TPB & PR menggunakan SIRS
7. Evaluasi *vendor*.

Pasien pengunjung GSM berjumlah 194.953 orang, menurun 11,7% dibanding tahun sebelumnya (Lihat **Tabel 20**). Pasien yang dilayani oleh rumah sakit dan klinik *provider* tidak termasuk dalam catatan ini.

GSM melayani pelanggan dari Perusahaan dan pihak ketiga (*third party*). Komposisi Pendapatan dari Perusahaan dan dari pihak ketiga adalah 49,5% : 50,5%. Pendapatan dari

GARUDA SENTRA MEDIKA SBU

Garuda Sentra Medika (GSM) SBU has a number of programs to attain its vision of becoming a leading center for health care services and a preferred provider for the airline and state-owned enterprise communities in Indonesia.

Below is a list of GSM's programs:

1. Provide care through services that are readily accessible in major cities throughout Indonesia
2. Develop family health care services
3. Promote health care products through printed media and exhibitions at JHCC
4. Improve clinic facilities and infrastructure
5. Limit/manage buffer stock
6. Produce TPB & PR using SIRS
7. Evaluate vendors

194,953 patients visited GSM in 2007, 11.7% lower than the previous year (see **Table 20**). Patients served by hospitals and provider clinics were not included in the recorded data.

GSM served customers from the Company and third parties. The ratio of revenues from the Company and third parties was 49.5%: 50.5%. Revenues from Company

Tabel Table 20
Jumlah Kunjungan Pasien di Medical Center Kemayoran
Total Visit by Patients at Kemayoran Medical Center

Jenis Layanan Type of Service	Jumlah Total	Perkembangan Changes
Poli Umum General Clinic	47.647	-27,8%
Apotik Pharmacy	64.942	5,1%
Poli Gigi Dental Clinic	19.607	-24,4%
Laboratorium Laboratory	13.655	-30,8%
Poli Udara Air Clinic	17.781	43,7%
Fisioterapi Physiotherapy	3.828	-25,3%
Poli Spesialis Specialist Clinic	9.246	32,9%
Radiologi Radiology	7.129	-17,7%
Kardiologi Cardiology	n/a	
Unit Gawat Darurat Emergency	5.882	78,2%
Imunisasi Immunization	699	-22,7%
Medical Check Up	3.588	-10,7%
Travel Clinic	949	-8,1%
Jumlah Total	194.953	-11,7%

pelanggan Perusahaan berjumlah Rp45,5 milyar, menurun 7,9% dibandingkan tahun lalu. Pendapatan dari pelanggan Third party sebesar Rp44,5 milyar, meningkat 9,8%.

customers totaled Rp45.5 billion, dropping 7.9% compared to the previous year. Revenues from third party customers amounted to Rp44.5 billion, up 9.8%.

SBU CARGO

SBU Cargo melayani kebutuhan konsumen terhadap jasa angkutan barang melalui transportasi udara. SBU Cargo menjual *cargo space* pesawat Perusahaan kepada pengguna jasa kargo udara dan belum memiliki pesawat freighter sebagai alat produksi operasional terpisah. *Cargo space* yang disediakan dari *mixed aircraft* Perusahaan diukur dari indikator Freight *available tonne kilometres* (FATK).

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada para pengguna jasa dan memberikan kontribusi pendapatan yang optimal, maka SBU Cargo merealisasikan sejumlah program kerja berikut:

1. Kerjasama dengan POSINDO, *Door to door* kerjasama dengan REPEX dan dengan PAGAR untuk wilayah Middle East
2. Penataan *business process yang* lebih efisien
3. Penataan Organisasi kantor pusat dan penguatan fungsi di kantor cabang
4. Sertifikasi ISO 9001-2000 di SBU Garuda Cargo
5. Mendukung program Corporate IOSA
6. Implementasi EDI e-Freight
7. Proses pemilihan kandidat, *assessment* oleh *strategic partner* serta implementasi *change management*
8. *Belly Space Rate (*BSR).

SBU Cargo memperoleh pendapatan usaha sejumlah Rp989,5 milyar, meningkat 13,2%. Peningkatan didorong oleh meningkatnya kapasitas produksi FATK sebesar 1,9% dan peningkatan harga jual.

Harga jual rata-rata kargo (*Cargo yield*) dapat ditingkatkan sebesar 8,8%. *Cargo load factor* mencapai 41,1%.

SBU GARUDA INDONESIA TRAINING CENTER

SBU Garuda Indonesia Training Center (GITC) merupakan *Unit Learning* and *Development* untuk pengembangan sumber daya manusia (SDM) Perusahaan. Dengan

CARGO SBU

Cargo SBU serves the need of consumers for transporting goods via air. Cargo SBU sells cargo space in the Company's aircrafts to users of air cargo services and currently has no freighter aircrafts among its operational production assets. Cargo space available in the Company's mixed aircrafts is measured by freight available tonne kilometers (FATK).

To improve service quality to consumers and provide optimal revenue contributions, Cargo SBU carried out a number of work programs as follows:

1. Cooperation with POSINDO, door to door cooperation with REPEX and cooperation with PAGAR in the Middle East
2. Organization of business process to increase efficiency
3. Organizational restructuring at the Head Office and strengthening of functions in branch offices
4. ISO 9001-2000 Certification for Garuda Cargo SBU
5. Support of the corporate IOSA program
6. Implementation of EDI e-Freight
7. Development of a candidate selection process, assessment by strategic partner as well as implementation of change management
8. Belly Space Rate (BSR).

Cargo SBU obtained operating revenues of Rp989.5 billion, an increase of 13.2% from the previous year. This improvement was supported by a 1.9% increase in production capacity FATK and a higher selling price.

Average cargo yield was improved by 8.8%. Cargo load factor reached 41.1%

GARUDA INDONESIA TRAINING CENTER SBU

The Garuda Indonesia Training Center (GITC) SBU is a Learning and Development Unit designed to develop the Company's human resources (HR). By capitalizing on the

memanfaatkan kapasitas yang ada, *ground training* dan penyewaan simulator pesawat kepada pihak ketiga memberikan kontribusi pendapatan.

Program-program kerja yang telah dijalankan adalah :

1. Meningkatkan koordinasi dengan masing-masing direktorat Perusahaan sesuai dengan fungsi GITC sebagai lembaga *training*.
2. Peningkatan layanan pra dan paska training serta yang sedang berjalan.
3. Peningkatan fasilitas & *training media* dengan *upgrade computerbased training* (CBT), standarisasi kelas dan perbaikan *dormitory*.
4. Mengembangkan produk baru yang lebih sesuai dengan kebutuhan pelanggan
5. Meningkatkan kualitas instruktur
6. Optimalisasi sistem SAP, untuk melakukan transaksi pada sistem tepat waktu, sehingga data laporan produksi akurat.
7. Pemanfaatan *Associated Instructor*
8. Efisiensi *production costs, organization costs* dan *marketing & promotion costs*
9. Menambah produktivitas melalui *new product development* dan eksplorasi pasar.
10. Pengembangan e-learning sebagai media "*Sharing knowledge*" bagi komunitas Perusahaan untuk membantu pengembangan SDM dan menurunkan biaya pelatihan.

Pengembangan *e-Learning* yang dilakukan telah mengantar Perusahaan meraih e-Learning Award 2007.

Indikator operasional bisnis pelayanan pendidikan dan pelatihan ini mencakup *student hours* untuk *ground training* dan *simulator hours* untuk *cockpit crew training*. *Student hours* berjumlah 455,6 ribu jam. *Student hours* terdiri dari 252,7 ribu jam (55,5%) dari peserta Perusahaan dan 202,8 ribu jam (44,5%) dari pihak ketiga. *Simulator hours* berjumlah 8.701 jam, dipicu oleh meningkatnya permintaan awak pesawat yang *qualified* ditengah maraknya industri penerbangan dan tingginya kepercayaan pelanggan pihak ketiga. *Simulator hours* yang disediakan kepada awak kokpit Perusahaan berjumlah 4.372 jam (50,2%) sedangkan yang dijual kepada pelanggan pihak ketiga berjumlah 4.329 jam (49,8%). Pencapaian anggaran dan perkembangan *student hours* dan *simulator hours* selengkapnya diperlihatkan dalam **Tabel 21.**

available capacity, ground training and leasing of aircraft simulators to third parties contributed to revenues.

Work programs that have been initiated include:

1. Improving coordination with each directorate within the Company according to the function of GITC as a training institution.
2. Service improvement pre-, current and post-training
3. Improvement of training facilities and media with computer-based training (CBT) upgrades, standardization of class and improvement and renovation of dormitories.
4. Development of new products that are more appropriate to the needs of the customers
5. Improvement of the quality of instructors
6. Optimalization of the SAP system to perform timely transactions in the system, such that data in production reports is accurate
7. Utilization of Associated Instructor
8. Efficiency of production costs, organization costs and marketing & promotion costs
9. Enhancement of productivity through new product development and market exploration
10. Development of e-learning as the media for "sharing knowledge" for internal parties within the Company to assist in the development of HR and in the reduction of training costs.

The development of its e-Learning facilities gained the Company the e-Learning Award 2007.

Indicators for business operations of training and education services encompass student hours for ground trainings and simulator hours for cockpit crew trainings. Student hours totaled 455,600 hours. Student hours consisted of 252,700 hours (55.5%) from Company participants and 202,800 hours (44.5%) from third parties. Simulator hours amounted to 8,701 hours, stimulated by higher demand for qualified flight attendants on the back of a rapidly growing aviation industry and higher confidence of third party customers. Simulator hours reserved for the Company's cockpit crews totaled 4,372 hours (50.2%), whereas the portion sold to third party customers amounted to 4,329 hours (49.8%). Details on budgets and trends for student hours and simulator hours are presented in **table 21**.

Tabel Table 21
Student Hours & Simulator Hours

Uraian Description	Jumlah Total	Pencapaian Achievement	Perkembangan Changes
Student Hours :			
Garuda Indonesia	252,732	85.4%	-11.5%
Pihak Ketiga Third Party	202,833	53.5%	-1.3%
Jumlah Total	455,565	68.0%	-7.2%
Simulator Hours :			
Garuda Indonesia	4,372	148.1%	74.3%
Pihak Ketiga Third Party	4,329	103.6%	15.3%
Jumlah Total	8,701	122.0%	39.0%

Tabel Table 22
Rute-Rute Citilink
Citilink Routes

Citilink
Batam - Surabaya (vv)
Batam - Bandung (vv)
Jakarta - Batam (vv)
Jakarta - Surabaya (vv)
Balikpapan - Tarakan (vv)
Bandung - Batam (vv)
Bandung - Surabaya (vv)
Medan - Batam (vv)
Surabaya - Ampenan (vv)
Surabaya - Balikpapan (vv)
Batam - Medan (vv)
Batam - Pekanbaru (vv)

GITC memperoleh pendapatan usaha sebesar Rp62,6 milyar. Pendapatan ini diperoleh dari Pihak ketiga sebesar Rp31,4 milyar dan dari Perusahaan sebesar Rp31,1 milyar.

GITC generated operating revenues of Rp62.6 billion. Revenues received from third parties totaled Rp31.4 billion and revenues from the Company totaled Rp31.1 billion.

SBU CITILINK

Penerbangan Citilink yang bercirikan *low cost* ini ditujukan untuk melayani segmen pelanggan *budget Traveler* yang terus meningkat di pasar domestik. Restrukturisasi rute dilakukan mulai Juni 2007 dengan menjadikan Batam sebagai poros (hub) jaringan rute. Restrukturisasi rute ini mempertimbangkan *profitability*, segmen pasar, kondisi persaingan dan kehadiran rute penerbangan Perusahaan.

Mulai Juni 2007 penerbangan Citilink menghubungkan kota-kota Jakarta, Surabaya, Medan, Batam dan Bandung (lihat **Tabel 22**).

Jumlah pelanggan Citilink menurun signifikan dari 741.064 pada tahun 2006 menjadi 404.920 di tahun 2007. Penurunan jumlah pelanggan ini disebabkan karena adanya pengurangan armada, dari 2 pesawat menjadi 1 pesawat, sehingga perlu dilakukan restrukturisasi rute.

CITILINK SBU

Citilink provides low cost fares targeting the budget traveler segment, which has been steadily increasing in the domestic market. Route restructuring was initiated in June 2007 by establishing Batam as the hub of the route network. The move to restructure routes was based on profitability, market segment, competitive climate and the Company's presence through its main brand routes.

Starting in June 2007, Citilink flights connect Jakarta, Surabaya, Medan, Batam and Bandung (see **Table 22**).

Citilink customers dropped significantly from 741,064 in 2006 to 404,920 in 2007. This reduction in customers was due to a cutback in the fleet, from two aircrafts used to only one, such that there needed to be a restructuring of routes.

Anak Perusahaan adalah suatu badan hukum tersendiri yang dibentuk Perusahaan untuk mendukung kegiatan Perusahaan Induk yang dikelola secara mandiri namun masih dalam kontrol Perusahaan Induk, terdiri dari PT Aerowisata, PT Abacus DSI, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Lufthansa System Indonesia.

A Subsidiary is an independent legal entity established by the Company to support the activities of the Parent Company. It is managed independently, but remains under the control of the Parent Company. Garuda Indonesia subsidiaries consist of PT Aerowisata, PT Abacus DSI, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Lufthansa System Indonesia.

PT AEROWISATA

PT Aerowisata didirikan di Jakarta berdasarkan Akte Notaris Soeleman Ardjasasmita, S.H., Nomor : 85 tanggal 30 Juni 1973. Akte pendirian tersebut telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia dengan Surat Keputusannya Nomor: Y.A.5/32/18 tanggal 2 Februari 1974. Anggaran Dasar Perusahaan PT Aerowisata telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris Pengganti Siti Rayhana, SH No. 12 tanggal 6 Desember 2005, mengenai perubahan susunan pemegang saham PT Aerowisata berdomisili di Jalan Prapatan Nomor 32 Jakarta Pusat.

PT Aerowisata was established in Jakarta based on Notarial Deed of Soeleman Ardjasasmita, S.H., No.: 85 dated 30 June 1973. The Deed of Incorporation was approved by the Minister of Justice of the Republic of Indonesia through Decision Letter No.: Y.A.5/32/18 dated 2 February 1974. The Articles of Association of PT Aerowisata have been amended several times, last through Notary Deed Replacement Siti Rayhana, SH dated 6 December 2005, concerning a change in the composition of shareholders of PT Aerowisata, domiciled in Jalan Prapatan No. 32, Central Jakarta.

Modal saham ditempatkan dan disetor penuh PT Aerowisata berasal dari:

- PT Garuda Indonesia (Persero), sebanyak 80.000 lembar saham preferen @ Rp1.000.000 & 169.999 saham biasa @ Rp1.000.000.
- Dana Pensiun PT Aerowisata sebanyak 1 lembar saham biasa @ Rp1.000.000.

Issued and paid in capital of PT Aerowisata is from:

- PT Garuda Indonesia (Persero), in the amount of 80,000 preferred shares @ Rp1,000,000 & 169,999 ordinary shares @ Rp1,000,000.
- Pension Fund of PT Aerowisata, in the amount of 1 ordinary share @ Rp1,000,000.

PT Aerowisata memiliki misi untuk mengembangkan usaha jasa yang berkaitan dengan industri pariwisata dan *hospitality*. Sejalan dengan misi ini, PT Aerowisata memiliki sejumlah anak perusahaan yang bergerak di usaha-usaha perhotelan, jasa boga, jasa transportasi darat dan keagenan serta *tours & travel*.

PT Aerowisata has a mission to develop a service business related to hospitality and the tourism industry. In line with its mission, PT Aerowisata has a number of subsidiaries engaged in the hotel, food services, land transportation services, agency and tours & travel businesses.

Perusahaan-perusahaan anak dengan pemilikan hak suara lebih dari 50% adalah PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari

Subsidiaries in which ownership with voting rights of more than 50% are PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari

Tabel Table 23
Indikator Bisnis Aerowisata Aerowisata Business Indicators

Bisnis Business	Indikator Indicators	2007	2006	Perubahan Changes
Hotel	Occupied Room	170.657	148.512	14,9%
Catering & Inflight Logistic	Meal uplift	11.701.673	10.266.743	14,0%
Tour & Freight	Passenger tickets	86.999	85.573	1,7%
Transportasi	Kilometres Flown	64.842.730	104.983.674	-38,2%

Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, PT Mandira Erajasa Wahana, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, Garuda Orient Holidays Pty.Ltd. dan PT Aerojasa Perkasa.

Susunan Pengurus PT Aerowisata adalah sebagai berikut:

- Emirsyah Satar — Komisaris Utama
- Abdulgani — Komisaris
- A. Anshari Ritonga — Komisaris
- Rinaldo Janan Aziz — Direktur Utama

Sekilas Kinerja PT Aerowisata

Sejalan dengan perkembangan industri pariwisata dan industri penerbangan yang positif, PT Aerowisata mencatat kenaikan penjualan yang signifikan. Jumlah kamar dihuni meningkat 14,9% dan jumlah *meal uplift* bertambah 14%. *Passenger tickets* meningkat 1,7%. Kilometer ditempuh mengalami penurunan 38,2%. Indikator bisnis PT Aerowisata dapat dilihat pada **Tabel 23**.

Pendapatan usaha yang diperoleh tahun 2007 mencapai Rp908,6 milyar, meningkat 22,6% dari tahun sebelumnya.

Beban Pokok Penjualan sebesar Rp699,1 milyar, meningkat 21,4%, sedangkan Beban Usaha sebesar Rp151,6 milyar, meningkat 12% dari tahun lalu.

Setelah memperhitungkan seluruh Pendapatan dan Beban Diluar Usaha, Pajak dan Hak minoritas, PT Aerowisata mencatat laba bersih sebesar Rp70,2 milyar, meningkat 80,5% dibanding tahun lalu.

Neraca per 31 Desember 2007 melaporkan jumlah aktiva sebesar Rp849 milyar, meningkat Rp101 milyar atau 14%. Jumlah kewajiban sebesar Rp285 milyar dan Ekuitas sejumlah Rp564 milyar, meningkat masing-masing 31% dan 6%.

Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, PT Mandira Erajasa Wahana, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd. and PT Aerojasa Perkasa.

The composition of management of PT Aerowisata is as follows:

- Emirsyah Satar — President Commissioner
- Abdulgani — Commissioner
- A. Anshari Ritonga — Commissioner
- Rinaldo Janan Aziz — President Director

Summary of Performance of PT Aerowisata

With the positive development in the tourism and aviation industries, PT Aerowisata recorded a significant increase in sales. Total occupied room rose by 14.9% and total meal uplift grew 14%. Passenger tickets increased 1.7%. Kilometers traveled dropped by 38.2%. Business indicators of PT Aerowisata are presented in the **Table 23.**

Operating revenues earned in 2007 reached Rp908.6 billion, up 22.6% from the previous year.

Cost of Sales was recorded at Rp699.1 billion, an increase of 21.4%, while Operating Costs totaled Rp151.6 billion, increasing 12% from last year.

After netting all Non-Operating Revenues and Expenses, Taxes and Minority interests, PT Aerowisata recorded a net profit of Rp70.2 billion, increasing 80.5% compared to last year.

The Balance Sheet as of 31 December 2007 reported total assets of Rp849 billion, an increase of Rp101 billion or 14%. Total liabilities amounted to Rp285 billion and equities totaled Rp564 billion, up 31% and 6% respectively.

Tabel Table 24
Laporan Laba Rugi PT Aerowisata tahun 2007 dan 2006 (IDR juta)
Profit & Loss Statement PT Aerowisata for Year 2007 and 2006 (IDR Million)

Uraian Description	2007	2006	Perkembangan Changes
Pendapatan Usaha Operating Revenues	908.601	740.847	22,6%
Beban Pokok Penjualan Cost of Sales	699.101	575.999	21,4%
Laba Kotor Gross Income	209.500	164.848	27,1%
Beban Usaha Operating Expenses	151.559	135.294	12,0%
Laba Usaha Income from Operations	57.941	29.554	96,1%
Pendapatan/(Beban) Diluar Usaha Non Operating Revenue (Expenses)	36.927	24.528	50,6%
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	94.868	54.081	75,4%
Pajak Tax	(22.653)	(14.448)	56,8%
Hak Minoritas Minority Interest	(2.005)	(726)	176,2%
Laba Bersih Net Income	**70.209**	**38.908**	**80,5%**

PT ABACUS DISTRIBUTION SYSTEMS INDONESIA

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (PT Abacus DSI) didirikan berdasarkan pada persetujuan Menteri Keuangan melalui SK No. S-34/MK-016/93 tertanggal 31 Desember 1993 dan Kementerian Komunikasi melalui SK No. B-487/Au.003/SK 7 tertanggal 29 Desember 1993 dengan akta No. 1 tanggal 1 Maret 1995 dari Ny. Anna Sunarhadi, S.H., notaris di Jakarta, dan terakhir diubah dengan Akta No. 2 tanggal 15 Januari 2001 dari Ny. Suryati Moerwibowo dan telah memperoleh persetujuan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia dalam Surat Keputusan No. C1466 HT.01.01 tahun 2001 tanggal 28 Februari 2001 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 1231 tanggal 1 Maret 1996. Akta pendirian ini telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 1156 tahun 1995. PT Abacus DSI berkantor pusat di Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93 Jakarta dengan kantor perwakilan di Surabaya dan Medan.

Modal saham ditempatkan dan disetor sebanyak 2.500 lembar saham, terdiri dari 2.375 lembar (95%) dimiliki oleh PT Garuda Indonesia dan 125 lembar (5%) dimiliki oleh Abacus International Pte., Ltd.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (PT Abacus DSI) was established based on approval of the Minister of Finance through Decision Letter No.S-34/MK-016/93 dated 31 December 1993 and the Ministry of Communication through Decision Letter No. B-487/Au.003/SK 7 dated 29 December 1993 with Deed No.1 dated 1 March 1995 of Mrs. Anna Sunarhadi, S.H., Notary in Jakarta, and lastly by Deed No. 2 dated 15 January 2001 of Mrs. Suryati Moerwibowo and has received approval from the Minister of Justice and Human Rights in Decision Letter No. C1466 HT.01.01 Year 2001 dated 28 February 2001 as well as announced in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 1231 dated 1 March 1996. The Deed of incorporation has been registered in the Register Book of the District Court Office, Central Jakarta No. 1156 Year 1995. PT Abacus DSI has its Head Office in Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93, Jakarta with representative offices in Surabaya and Medan.

Capital issued and paid amounts to 2,500 shares, consisting of 2,375 shares (95%) held by PT Garuda Indonesia and 125 shares (5%) owned by Abacus International Pte. Ltd.

Visi perusahaan menjadi salah satu GDS (Global Distribution Systems) dan penyedia jasa teknologi informasi dan komunikasi terdepan di Indonesia.

Ruang lingkup kegiatan PT Abacus DSI meliputi bidang jasa sistem komputerisasi reservasi, menyewakan perangkat komputer kepada biro-biro perjalanan, menyediakan fasilitas pelatihan bagi karyawan biro perjalanan dan menyediakan petugas yang dapat membantu memecahkan kesulitan yang dihadapi oleh biro perjalanan dalam mengoperasikan *Computerized Reservation Systems* (CRS).

Susunan Komisaris dan Direksi PT Abacus DSI adalah sebagai berikut :

- Sunarko Kuntjoro — Komisaris Utama
- Bachrul Hakim — Komisaris
- Kenneth Low Mang Mang — Komisaris
- Irman Kusuma Imawan — Direktur Utama

Sekilas Kinerja PT Abacus DSI

Perolehan pendapatan usaha PT Abacus DSI tahun 2007 sebesar Rp23,2 milyar. Dibandingkan tahun sebelumnya perolehan ini mengalami penurunan sebesar 2,2%. Sementara realisasi beban usaha sebesar Rp19,1 milyar. Penurunan pendapatan disebabkan *travel agent* mengembalikan perangkat yang disewa dari PT Abacus DSI dan menyediakan sendiri perangkatnya, menggunakan jaringan internet (Speedy Telkom), serta banyaknya training kepada travel agent untuk sosialisasi Abacus versi baru yang diberikan secara cuma-cuma.

Setelah memperhitungkan Pendapatan dan Biaya Lain-lain PT Abacus DSI mencatat laba bersih sebesar Rp3,4 milyar atau mengalami peningkatan sebesar 196% dibandingkan tahun sebelumnya.

Total aktiva per 31 Desember 2007 sebesar Rp47,4 milyar, mengalami peningkatan sebesar 5,3% dibandingkan tahun lalu. Kewajiban mengalami penurunan sebesar 3%. Total Ekuitas meningkat 8%.

The corporate vision is to become one of the leading Global Distribution Systems (GDS) and communication and information technology service providers in Indonesia.

The scope of activities of PT Abacus DSI covers computerized reservation system services, lease of computer equipment to travel agencies, providing training facilities for employees of travel agencies and providing personnel to assist in resolving issues faced by travel agencies in the operation of the computerized reservation systems (CRS).

The Commissioners and Directors of PT Abacus DSI are as follows:

- Sunarko Kuntjoro — President Commissioner
- Bachrul Hakim — Commissioner
- Kenneth Low Mang Mang — Commissioner
- Irman Kusuma Imawan — Managing Director

Summary of Performance of PT Abacus DSI

Operating revenues generated by PT Abacus DSI for 2007 were Rp23.2 billion. Compared to the previous year, this amount decreased 2.2%. Meanwhile, realized operating costs totaled Rp19.1 billion. The drop in the revenues was caused by travel agents returning equipment leased from PT Abacus DSI and providing their internal equipment based on an internet network (Speedy Telkom), as well as much training provided free of charge to travel agents for the purpose of socializing the new version of Abacus.

After calculation of Other Revenues and Expenses, PT Abacus DSI booked a net profit of Rp3.4 billion, rising 196% compared to the previous year.

Total assets as of 31 December 2007, were Rp47.4 billion, representing growth of 5.3% compared to last year. Liabilities fell by 3%. Total Equity improved by 8%.

Tabel Table 25
Laporan Laba Rugi PT Abacus DSI tahun 2007 dan 2006 (IDR juta)
Profit & Loss Statement PT Abacus DSI for Year 2007 and 2006 (IDR Million)

Uraian Description	2007	2006	Perkembangan Changes
Pendapatan Usaha Operating Revenues	23.218	23.748	-2,2%
Beban Usaha Operating Expenses:	19.147	20.757	-7,8%
Operasional Operational	8.962	8.981	-0,2%
Penjualan Sales	2.674	3.062	-12,7%
Umum & Administrasi General & Administration	7.511	8.714	-13,8%
Laba (Rugi) Usaha Income (Loss) from Operations	4.071	2.990	36,1%
Penghasilan (Beban) Lain-lain Other Income (Expenses)	642	(1.228)	-152,3%
Laba Sebelum Pajak Income before Tax	4.713	1.762	167,5%
Beban Pajak Tax Expenses	(1.297)	(607)	113,6%
Laba Bersih Net Income	**3.415**	**1.155**	**195,7%**

PT GARUDA MAINTENANCE FACILITY AERO ASIA

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) didirikan dengan Akta Notaris No. 93 tanggal 26 April 2002 dari Arry Supratno, S.H., notaris di Jakarta, yang telah disahkan oleh Menteri Kehakiman dan Hak Azasi Manusia RI dalam Surat Keputusan No. C-11688.H.T.01.01. TH.2002 tanggal 25 Juni 2002 dan telah diberitakan dalam Tambahan Berita Negara RI No. 78 tanggal 27 September 2002. Modal saham yang ditempatkan dan disetor berjumlah 665.600 lembar saham pada tahun 2003 dan 100 lembar saham, seluruhnya berjumlah Rp166,4 milyar. 99% saham dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) dan 1% saham dimiliki oleh PT Aerowisata.

Perusahaan didirikan untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta memupuk keuntungan bagi perseroan dengan menyelenggarakan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang termasuk mesin dan komponennya.

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) was incorporated based on Notarial Deed No. 93 dated 26 April 2002 of Arry Supratno, S.H., Notary in Jakarta, that has been legalized by the Minister of Justice and Human Rights RI through Decision Letter No. C-11688.H.T.01.01. TH.2002 dated 25 June 2002 and was announced in the Supplement to the State Gazette RI No. 78 on 27 September 2002. Issued and paid capital consisted of 665,600 shares in 2003 and 100 shares, totaling Rp166.4 billion. 99% of the shares are owned by PT Garuda Indonesia (Persero) and 1% is owned by PT Aerowisata.

The Company was established to implement and support the policy and program of the government in the area of economy and national development, particularly in the field of aircraft maintenance and repair services as well as other businesses related to aircraft maintenance, repair services and generating profit for the Company through aircraft maintenance and repair services including engines and components.

Susunan Komisaris dan Direksi PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia sampai dengan tanggal 3 Oktober 2007 dan mulai dengan tanggal 4 Otober 2007 masing-masing sebagai berikut :

Sampai dengan Tanggal 3 Oktober 2007

- Emirsyah Satar — Komisaris Utama
- Sunarko Kuntjoro — Komisaris
- Richard Budihadianto — Komisaris
- Hadinoto Soedigno — Direktur Utama
- Agus Sudaryo — Direktur Line Operation
- Bimo Agus P. — Direktur Base Operation
- Prijo Utomo — Direktur Strategic Resources

Mulai dengan Tanggal 4 Oktober 2007

- Emirsyah Satar — Komisaris Utama
- Sunarko Kuntjoro — Komisaris
- Richard Budihadianto — Direktur Utama
- Agus Sudaryo — Wakil Direktur Utama
- Hanrozan Haznam — Direktur

Sekilas Kinerja PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia

Pendapatan usaha PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMF AA) yang diperoleh tahun 2007 berjumlah Rp1.381 milyar, atau meningkat sebesar 25,2% dibanding tahun sebelumnya. Beban Langsung tercatat sebesar Rp1.125,9 milyar, meningkat 36,9%. Beban Usaha berjumlah Rp201,8 milyar, meningkat 0,6%. Beban Usaha terdiri dari Beban Penjualan dan Umum & Administrasi masing-masing sebesar Rp17,7 milyar dan 184 milyar. Setelah dikurangi beban-beban tersebut diatas diperoleh Laba Usaha sebesar Rp53,3 milyar.

Dengan memperhitungkan Pajak, diperoleh Laba Bersih sebesar Rp51,3 milyar, atau meningkat 27,1% dibanding tahun 2006.

Sesuai dengan Neraca per 31 Desember 2007, jumlah aktiva berjumlah Rp1.030 milyar, meningkat Rp182 milyar atau meningkat 22%. Kewajiban sebesar Rp670,8 milyar, meningkat sebesar Rp131 milyar, atau naik 24%. Ekuitas berjumlah Rp359,4 milyar, meningkat sebesar Rp51,3 milyar atau naik 16,7%.

The Commissioners and Directors of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia until 3 October 2007 and as of 4 October 2007 are detailed below:

Until October 3, 2007

- Emirsyah Satar — President Commissioner
- Sunarko Kuntjoro — Commissioner
- Richard Budihadianto — Commissioner
- Hadinoto Soedigno — Chief Executive Officer
- Agus Sudaryo — Line Operation Director
- Bimo Agus P. — Base Operation Director
- Prijo Utomo — Strategic Resources Director

Started on October 4, 2007

- Emirsyah Satar — Chief of Commissioner
- Sunarko Kuntjoro — Commissioner
- Richard Budihadianto — President Director
- Agus Sudaryo — Vice President Director
- Hanrozan Haznam — Director

Summary of Performance of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia

Operating revenues of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMF AA) totaled Rp1,381 billion in 2007, growing 25.2% compared to the previous year. Direct Expenses recorded amounted to Rp1,125.9 billion, up 36.9%. Operating Costs totaled Rp201.8 billion, an increase of 0.6%. Operating Costs consisted of Cost of Sales and General & Administration of Rp17.7 billion and 184 billion respectively. After deducting these expenses, Operating Profit generated was Rp53.3 billion.

With the calculation of Taxes, Net Profit of Rp51.3 billion was recorded, an increase of 27.1% in comparison to 2006.

Based on the Balance Sheet as at 31 December 2007, total assets amounted to Rp1,030 billion, increasing Rp182 billion or 22%. Liabilities totaled Rp670.8 billion, growing by Rp131 billion, or 24%. Equity amounted to Rp359.4 billion, rising Rp51.3 billion or 16.7%.

Tabel Table 26
Laporan Laba Rugi PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia tahun 2007 dan 2006 (IDR juta)
Profit & Loss Statement PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia for Year 2007 and 2006 (IDR Million)

Uraian Description	2007	2006	Perkembangan Changes
Pendapatan Usaha Operating Revenues	1.381.056	1.103.076	25,2%
Beban Langsung Direct Cost	1.125.937	822.304	36,9%
Laba Kotor Gross Income	255.118	280.772	-9,1%
Beban Usaha Operating Expenses			
Penjualan Sales	17.763	13.937	27,5%
Umum & Adminitrasi General & Administration	184.022	186.624	-1,4%
Jumlah Beban Usaha Total Operating Expenses	201.786	200.561	0,6%
Laba Usaha Income from Operations	53.332	80.211	-33,5%
Penghasilan (Beban) Lain-Lain Other Income (Expenses)	21.224	(21.593)	-198,3%
Laba Sebelum Pajak Income before Tax	74.556	58.618	27,2%
Beban Pajak Tax Expenses	23.241	18.237	27,4%
Laba Bersih Net Income	**51.315**	**40.382**	**27,1%**

PT LUFTHANSA SYSTEMS INDONESIA

PT Lufthansa Systems Indonesia berkedudukan di Jakarta, didirikan berdasarkan akta No. 7 tanggal 9 Juni 2005 yang dibuat di hadapan Notaris Adrian Djuaini, S.H., Notaris di Jakarta. Akta pendirian ini disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. C-21017 HT.01.01.TH 2005 tanggal 29 Juli 2005 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 66 Tambahan No. 8827 tanggal 19 Agustus 2005. Saham-saham PT Lufthansa Systems Indonesia dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) sebanyak 3.369.695 lembar (51%) dan Lufthansa System Group GmbH sebanyak 2.276.765 lembar (49%).

Sesuai dengan Pasal 23 Anggaran Dasar PT Lufthansa Systems Indonesia, ruang lingkup kegiatan PT Lufthansa Systems Indonesia meliputi bidang jasa konsultasi dan rekayasa sistem teknologi informasi serta pemeliharaan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya. PT Lufthansa Systems Indonesia mulai beroperasi secara komersial sejak tanggal 9 Juni 2005.

PT Lufthansa Systems Indonesia domiciled in Jakarta, was established based on Deed No. 7 dated 9 June 2005 of Notary Adrian Djuaini, S.H., Notary in Jakarta. The Deed of Incorporation was legalized by the Minister of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in Decision Letter No. C-21017 HT.01.01.TH 2005 dated 29 July 2005 and announced in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 66 Supplement No. 8827 dated 19 August 2005. The shares of PT Lufthansa Systems Indonesia are owned by PT Garuda Indonesia (Persero) in the amount of 3,369,695 shares (51%) and Lufthansa System Group GmbH in the amount of 2,276,765 shares (49%).

Based on Article 23 of the Articles of Association of PT Lufthansa Systems Indonesia, the scope of activities of PT Lufthansa Systems Indonesia covers services in consultation and re-engineering of information technology systems as well as maintenance for aviation companies and other industries. PT Lufthansa Systems Indonesia started its commercial operations on 9 June 2005.

Kantor Pusat PT Lufthansa Systems Indonesia beralamat di Gedung Ratu Plaza lantai 28 dan 29 Jl. Jend. Sudirman Kav. 9, Jakarta, Indonesia.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Lufthansa Systems Indonesia adalah sebagai berikut :

- Sunarko Kuntjoro — Komisaris Utama
- Agus Priyanto (s.d 1 Juni 2007) — Komisaris
- Hadinoto Soedigno (mulai 1 Juni 2007) — Komisaris
- Wolfgang F. W. Gohde — Komisaris
- Patricia Cramer Schiefke — Chief Executive Officer
- Clauspeter Schwarz (s.d 31 Maret 2007) — Chief Operating Officer
- Dieter Trautwein (mulai 1 April 2007) — Chief Operating Officer
- Gatot Satriawan — Chief Financial Officer

Sekilas Kinerja PT Lufthansa System Indonesia

Pendapatan usaha PT Lufthansa Systems Indonesia yang diperoleh tahun 2007 berjumlah Rp110,7 milyar, atau meningkat sebesar 8,3% dibanding tahun sebelumnya.

Beban tercatat sebesar Rp89,6 milyar. Setelah dikurangi beban-beban tersebut diatas diperoleh Laba Usaha sebesar Rp21,1 milyar, menurun 14,8% dibandingkan tahun sebelumnya.

Dengan memperhitungkan Penghasilan (Beban) lain-lain dan Pajak, diperoleh Laba Bersih sebesar Rp18,8 milyar, meningkat 58,7%. Sesuai dengan Neraca per 31 Desember 2007, jumlah aktiva berjumlah Rp139,2 milyar, meningkat dibandingkan dengan tahun lalu. Kewajiban sebesar Rp65,7 milyar, meningkat sebesar 18,1 milyar. Ekuitas sebesar Rp73,6 milyar, meningkat sebesar Rp18,8 milyar.

The Head Office of PT Lufthansa Systems Indonesia is located at Gedung Ratu Plaza Fl. 28 and 29, Jl. Jend. Sudirman Kav. 9, Jakarta, Indonesia.

The composition of the Board of Commissioners and Board of Directors of PT Lufthansa Systems Indonesia is as follows:

- Sunarko Kuntjoro — President Commissioner
- Agus Priyanto (until June 1, 2007) — Commissioner
- Hadinoto Soedigno (started on June 1, 2007) — Commissioner
- Wolfgang F. W. Gohde — Commissioner
- Patricia Cramer Schiefke — Chief Executive Officer
- Clauspeter Schwarz (until March 31, 2007) — Chief Operating Officer
- Dieter Trautwein (started on April 1, 2007) — Chief Operating Officer
- Gatot Satriawan — Chief Financial Officer

Summary of Performance of PT Lufthansa System Indonesia

Operating revenues received by PT Lufthansa Systems Indonesia in 2007 totaled Rp110.7 billion, an increase of 8.3% compared to the previous year.

Expenses were recorded at Rp89.6 billion. After deducting these expenses, Operating Profit generated was Rp21.1 billion, falling by 14.8% compared to the previous year.

After calculation for Other Revenues (Expenses) and Taxes, Net Profit received was Rp18.8 billion, up 58.7%. Based on the Balance Sheet as of 31 December 2007, total assets recorded amounted to Rp139.2 billion, higher than the previous year. Liabilities totaled Rp65.7 billion, an increase of 18.1 billion. Equity in the amount of Rp73.6 billion increased by Rp18.8 billion.

Tabel Table 27
Laporan Laba Rugi PT Lufthansa Systems Indonesia tahun 2007 dan 2006 (IDR juta)
Profit & Loss Statement PT Lufthansa Systems Indonesia for Year 2007 and 2006 (IDR Million)

Uraian Description	**2007**	**2006**	**Perkembangan Changes**
Pendapatan Usaha Operating Revenues	110.689	102.236	8,3%
Beban Usaha Operating Expenses	89.622	77.507	15,6%
Laba Usaha Income from Operations	21.067	24.728	-14,8%
Pendapatan (Beban) Lain-Lain Other Income (Expenses)	5.796	(8.012)	172,3%
Laba Sebelum Pajak Income before Tax	26.863	16.716	60,7%
Pajak Tax	(8.057)	(4.868)	65,5%
Laba Bersih Net Income	**18.806**	**11.847**	**58,7%**

Tata Kelola Perusahaan

Corporate Governance

Garuda Indonesia senantiasa menekankan pentingnya tata kelola perusahaan yang baik. Sistem tata kelola yang dirancang di Garuda Indonesia merupakan pondasi bagi pertumbuhan di masa mendatang dan untuk memastikan adanya mekanisme pengendalian yang baik. Kami memiliki keyakinan bahwa tanggung jawab Perusahaan bukan hanya memenuhi apa yang disyaratkan peraturan namun lebih dari itu untuk mendapat manfaat terbaik dan nilai yang berkelanjutan bagi para *stakeholders*.

Garuda Indonesia continuously emphasized the importance of good corporate governance. The governance system designed by Garuda Indonesia represents a foundation for growth in the future and ensures that there are good control mechanisms. We are confident that the Company's responsibility is not merely fulfilling requirements based on regulations but to gain the best benefits and sustainable value for its stakeholders.

Penerapan GCG secara menyeluruh yang disertai evaluasi berkala diantara karyawan menghasilkan peningkatan praktek-praktek GCG di Garuda Indonesia.

The comprehensive implementation of GCG with periodic evaluation among employees has resulted in the improvement of Garuda Indonesia's GCG practices.

Perusahaan telah mengimplementasikan *Good Corporate Governance* (*GCG*) secara bertahap, konsisten dan melakukan peningkatan serta perbaikan yang berkelanjutan. Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) sebagai salah satu mekanisme sistem *corporate governance* telah digunakan sebagai acuan dalam penetapan kebijakan-kebijakan operasional Perusahaan.

Selain itu, dengan diluncurkan Piagam Komisaris dan Direksi yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi, maka Garuda Indonesia semakin memperjelas prinsip Akuntabilitas, Tanggung jawab dan Independensi dalam penerapan *GCG* di level Direksi, Komisaris dan Komite-komite yang sesuai dengan *best practice* prinsip-prinsip *GCG* terbaik.

Laporan Tata Kelola Perusahaan ini dibuat berdasarkan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Tata Kelola Perusahaan pada akhir 2006. Bagian ini menceritakan struktur tata kelola yang dibangun beberapa tahun terakhir dan juga memberikan gambaran mengenai organ-organ tata kelola dalam organisasi Garuda Indonesia.

The Company has implemented Good Corporate Governance (GCG) in a gradual and consistent manner as well as through continuous improvement and enhancement.The Corporate Policy Guidelines (Pedoman Kebijakan Perusahaan - PKP), one of the mechanisms for the corporate governance system, is used to determine operational policies of the Company.

In addition,with the launch of the Board of Commissioners and Board of Directors Charter containing guidelines for working relations between the Board of Commissioners and Board of Directors, Garuda Indonesia more clearly defined the principles of accountability, responsibility and independence in the implementation of GCG for Director, Commissioner and Committee levels according to the best practice of the best GCG principles.

This Corporate Governance Report is made based on the principles of Corporate Governance issued by the National Committee on Corporate Governance (Komite Nasional Tata Kelola Perusahaan) at the end of 2006. This section describes the governance structure that we have built over the past several years and provides a description of the governance organs within Garuda Indonesia.

PEDOMAN PERILAKU SEBAGAI BAGIAN DARI BUDAYA PERUSAHAAN

Budaya perusahaan memiliki pengaruh penting dalam menentukan keberhasilan mencapai visi, misi dan tujuan perusahaan serta penerapan tata kelola perusahaan yang baik. Atas dasar itulah PT Garuda Indonesia melakukan reformulasi nilai-nilai yang akan menjadi pedoman sikap/perilaku segenap karyawannya dalam rangka membentuk budaya kerja yang sejalan dengan program transformasi bisnis yang dicanangkan sejak tahun 2005.

Untuk itu, pada tahun 2007 Garuda Indonesia melakukan peluncuran 5 (lima) tata nilai budaya kerja baru yang disingkat 'Fly-Hi' yang merupakan gabungan nilai-nilai dari kata: *eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness* dan *Integrity*. Guna memastikan perguliran internalisasi Fly-Hi ini berjalan efektif maka disusun rancangan program internalisasi Fly-Hi.

Program internalisasi Fly-Hi di segenap jajaran karyawan dilaksanakan sebagai upaya mengkomunikasikan nilai-nilai budaya kerja kepada karyawan. Cara mengkomunikasikan nilai-nilai tersebut tidak hanya menggunakan media komunikasi internal seperti majalah, *audio visual*, intranet, poster, *e-learning* dsb. Namun dilakukan pula beberapa cara mengkomunikasikan pentingnya Fly-Hi kepada segenap karyawan termasuk pembuatan buku saku Pedoman Perilaku Karyawan ke seluruh jajaran pimpinan dan karyawan oleh tim Fly-Hi.

Buku Pedoman Perilaku ini memuat aturan umum yang mengarahkan perilaku Insan Garuda Indonesia agar sejalan dengan nilai-nilai Fly-Hi beserta contoh-contoh penerapannya. Proses penyusunannya melibatkan karyawan Garuda Indonesia, dimana pendapat dan masukan mereka dijaring melalui sayembara karyawan tentang implementasi nilai-nilai Fly-Hi dan juga pengkajian dinamika organisasi Perusahaan (melalui wawancara individual dan diskusi kelompok dengan perwakilan karyawan di semua unit kerja dan tingkat jabatan).

Implementasi tata nilai ke dalam sistem organisasi juga merupakan faktor yang penting. Oleh karenanya Perusahaan juga melaksanakan proses penerapan tata nilai dalam aturan kepegawaian seperti: sistem manajemen kinerja, sistem *reward & punishment,* pembinaan oleh pimpinan dan sebagainya.

CODE OF CONDUCT AS PART OF CORPORATE CULTURE

Corporate culture has significant influence in determining the success of achieving the corporate vision, mission and objectives as well as good implementation of corporate governance. On this basis, PT Garuda Indonesia aimed to reformulate the values that would become the code of conduct for employees in the framework of building a working culture in line with the business transformation program initiated in 2005.

For that, in 2007 Garuda launched the five values of the new working culture referred to as 'Fly-Hi', which represents a combination of the values: eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness and Integrity. To ensure that the internal operations run effectively, management has designed a plan to internalize Fly-Hi.

The program to internalize Fly-Hi is an effort to communicate the values of the working culture to all employees. The manner for communicating these values is not limited to internal communication media such as magazines, audio visual, intranet, posters, e-learning and so on, there are also several methods to communicate the significance of Fly-Hi to the employees, including a pocket book on the Employee Code of Conduct to the management and employees by the Fly-Hi team.

The Code of Conduct manual contains general rules which direct the conduct of Garuda employees so as to be aligned with the Fly-Hi values as well as examples of implementation. The formulation process involved the employees of Garuda, whose opinions and recommendations were sought through an employee competition on the implementation of the Fly-Hi values and a review of the dynamics of the Garuda organization (through individual interviews and group discussions with employee representatives from all work units and levels).

Implementation of the values into the organizational system is also a significant factor. As such, Garuda initiated the value implementation process into the employee regulations, including the performance management system, reward & punishment system, and coaching by supervisors.

Termasuk dalam hal mempekerjakan anggota keluarga, PKP telah mengatur pengakuan Garuda Indonesia atas persamaan hak seseorang untuk menjadi karyawan Perusahaan terlepas apakah orang tersebut mempunyai hubungan keluarga langsung secara garis lurus maupun dengan salah seorang karyawan Perusahaan.

On the issue of hiring/employing of family members, PKP has provided testimony by Garuda Indonesia on equal rights for all to become an employee of the Company regardless of direct familial ties with other employees of the Company.

Kebijakan/peraturan di bidang pengelolaan *Human Capital* yang berlaku ditinjau dan ditata kembali agar dapat mendorong upaya internalisasi nilai-nilai Fly-Hi. Mengingat kebijakan-kebijakan Human Capital sangat besar dampaknya pada kehidupan kerja karyawan, maka upaya penyempurnaan berbagai sistem pengelolaan *Human Capital* juga memperoleh penanganan segera.

The prevailing policies/regulations in the area of Human Capital management will be reviewed and reorganized to promote efforts for internalization of the Fly-Hi values. Considering policies on Human Capital have major impacts on the welfare of employees, efforts for enhancement of various systems for Human Capital management receive immediate attention.

PRINSIP-PRINSIP UMUM ETIKA BISNIS

Dalam melakukan usahanya seluruh karyawan memegang prinsip-prinsip sebagai berikut:

- Persamaan dan hormat pada sesama manusia; Perusahaan dan karyawannya akan memperlakukan sesamanya sesuai dengan harkat dan martabat sebagai manusia dan sesuai dengan norma-norma yang berlaku pada industri penerbangan dan profesi perusahaan penerbangan.
- Kompetisi yang adil; Perusahaan dan karyawannya akan menjunjung tinggi kompetisi yang dilandasi oleh kemampuan berprestasi dan bukan berdasarkan kompetisi yang tidak adil.
- Benturan kepentingan; Perusahaan tidak memperkenankan terjadinya pembuatan keputusan apapun, terutama keputusan-keputusan yang dapat mempengaruhi pencapaian KPIs (*Key Performance Indicators*) Perusahaan secara langsung, yang dipengaruhi kepentingan pribadi Komisaris, Direksi, Karyawan Pimpinan dan Karyawan, baik dalam hubungan kerja antar karyawan maupun dalam kaitan dengan pihak di luar Perusahaan.
- Keterlibatan kriminal dan tindakan asusila; Perusahaan tidak akan memberi toleransi kepada segala tindakan yang berhubungan dengan perbuatan kriminal,

GENERAL PRINCIPLES OF BUSINESS ETHICS

In running the business, all employees uphold the following principles:

- Equality and respect for all: the Company and its employees will treat each other with dignity and respect in accordance with the prevailing norms in the aviation industry and the professionalism of the aviation company.
- Fair competition: the Company and its employees will uphold competition based on capability to perform and not based on unfair competition.
- Conflict of interest: the Company shall not allow decision-making on any issue, particularly decisions which may influence the achievement of the Company's KPIs directly, which affect the personal interest of the Commissioners, President/CEO & Executive Vice President, Supervising Staff and Employees/Staff, either in working relationship among employees or in relations with external parties.
- Involvement in criminal and immoral actions: the Company shall not tolerate any action related to criminal acts.

SISTEM PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Untuk memastikan jalannya fungsi pengawasan dan pengendalian Perusahaan secara menyeluruh, maka Garuda Indonesia telah memiliki Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian yang tercantum dalam bab 11,

SUPERVISION AND CONTROL SYSTEM

To ensure the effectiveness of the supervision and control function within the Company, Garuda Indonesia has established Supervision and Control Policy in chapter 11, PKP, covering supervision and control at

PKP. yang meliputi pengawasan dan pengendalian pada tingkat Komisaris, Direksi, Karyawan Pimpinan dan pelaksana.

the Commissioner, Director, Supervising Staff and Staff levels.

Pengawasan dan pengendalian mencakup aspek-aspek keuangan, non keuangan, kualitatif maupun kuantitatif dengan tujuan untuk mencapai keseimbangan optimum atas kualitas, *delivery* dan biaya dalam upaya pencapaian tujuan Perusahaan dan mempertahankan serta meningkatkan kepuasan pengguna jasa.

Supervision and control encompass financial, non-financial, qualitative and quantitative aspects with the aim of optimum balance of quality, delivery and costs in the efforts of achieving the Company's objectives and maintaining as well as enhancing satisfaction of service users.

Dalam pelaksanaan tugasnya, fungsi pengawasan atau pengendalian harus selalu memperhatikan kepentingan-kepentingan Perusahaan, Pemegang Saham dan *stakeholders* terkait (pengguna jasa, karyawan, masyarakat, dan negara) sesuai dengan kerangka yang digariskan dalam visi, misi dan tujuan Perusahaan.

In its implementation, the supervision or control function must always consider the interests of the Company, Shareholders and respective stakeholders (service users, employees, community and nation) in accordance with the framework outlined in the corporate vision, mission and objectives.

Tanggung jawab atas koordinasi dan terlaksananya fungsi pengawasan dan pengendaliaan ada pada Komisaris. Fungsi pengawasan dan pengendalian dimaksud mencakup fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada setiap unit bisnis termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*), Audit Internal, Audit Eksternal, dan fungsi Asuransi dan Manajemen Risiko.

The responsibility for the coordination and the operation of the supervision and control function lies with the Commissioners. This supervision and control function covers the supervision and control function attached to each business unit, including supporting units (embedded internal control), internal audit, external audit and the insurance and risk management function.

Dalam melaksanakan koordinasi tersebut Komisaris dibantu oleh Komite Audit. Pelaksanaan pengawasan pengendalian tersebut dilakukan oleh Audit Internal dan atau fungsi pengawasan dan pengendalian yang berada pada unit bisnis.

In performing such coordination, the Commissioners are assisted by the Audit Committee. The operation of the supervision and control is undertaken by an internal audit and/or supervision and control function available in the business unit concerned.

Setiap fungsi pengawasan dan pengendalian harus memiliki sikap independen, yaitu dalam melaksanakan tugasnya tidak memiliki kepentingan lain selain kepentingan Perusahaan sesuai dengan visi, misi, tujuan dan strategi.

Every supervision and control function must possess independency, for which the performance of duties has no other interest than the Company's interests based on its vision, mission, objectives and strategy.

ORGANISASI PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Sesuai dengan Anggaran Dasar, Komisaris merupakan organ tertinggi yang bertanggung jawab melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian dengan dibantu oleh Komite Audit. Dalam pelaksanaan sehari-hari, internal audit/Satuan Pengawasan Intern (SPI) berperan aktif mendukung pencapaian tujuan Perusahaan dengan melakukan evaluasi serta memberikan saran-

ORGANIZATION OF SUPERVISION AND CONTROL

Based on its Articles of Association, the Board of Commissioners is the highest authority responsible for performing the supervision and control function with the assistance of the Audit Committee. In daily operations, internal audit/SPI (Satuan Pengawasan Intern) plays an active role in supporting the achievement of the Company's objectives by conducting evaluations and

saran perbaikan atas manajemen resiko, pengendalian internal dan proses *governance* melalui suatu pendekatan kerja yang sistematis dan teruji. SPI bertanggung jawab secara administratif kepada Direktur Utama dan secara fungsional kepada Komite Audit. Bilamana suatu penugasan dipandang memiliki *conflict of interest* atau independensi Pimpinan Internal Audit terganggu, Komite Audit dapat menunjuk pihak ketiga (*independent party*) untuk melaksanakan audit.

providing recommendations for improvement of the risk management, internal controls and governance processes through a systematic and proven work approach. SPI is administratively responsible to the President Director and functionally responsible to the Audit Committee. If an assignment is viewed to have a conflict of interest or the independency of the Supervisor of the Internal Audit is disturbed, the Audit Committee may appoint an independent party to perform the audit.

Selain itu, Perusahaan juga memiliki Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada bisnis (*embedded internal control*) antara lain:

- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang ada di setiap unit bisnis, termasuk unit-unit pendukung.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR), International *Civil Aviation Organisation* (ICAO) dan ketentuan lainnya.

In addition, the Company is also equipped with supervision and control functions which is attached to the business (embedded internal control) among others:

- The supervision and control function present in each business unit, including supporting units.
- The supervision and control function related to the utilization or realization of funds in accordance with the established budget.
- The supervision and control function related to aviation operational activities established based on provisions of the Civil Aviation Safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) and other such provisions.

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada unit bisnis termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*) adalah fungsi yang ada pada tingkat pelaksana yang bertanggung jawab kepada Direktur yang membawahi unit bisnis yang terkait. Sifat pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh fungsi pengawasan dan pengendalian ini adalah *preventive control*; yaitu memastikan kepatuhan dan pemenuhan prasyarat yang telah ditetapkan sebelum suatu aktifitas dilaksanakan.

The embedded internal control is a staff level function responsible to the Executive Vice President overseeing the relevant business unit. The nature of supervision and control performed by the supervision and control function is preventive control; that is ensuring compliance and fulfillment of preconditions as have been determined before the performance of an activity.

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR), International *Civil Aviation Organization* (ICAO) dan ketentuan lainnya dilakukan oleh *Corporate Safety Committee*. Komite ini khusus dibentuk untuk membahas hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan secara periodik atau minimal 6 (enam) bulan sekali. Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan ini secara umum memiliki tugas dan wewenang untuk:

The supervision and control function related to aviation operational activities established based on provisions of the Civil Aviation Safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) and other such provisions is performed by the Corporate Safety Committee. The Committee is specifically formed to discuss issues related to aviation safety at least once every six months. The supervision and control function related to aviation operational activities in general has duties and authority to:

- Membantu mempertahankan dan meningkatkan kualitas operasional dan memastikan keselamatan penerbangan (*operational quality and safety assurance*).
- Memeriksa dan memberikan laporan tingkat kepatuhan atas seluruh hal-hal dan aspek-aspek yang dipersyaratkan (*mandatory items*) oleh standar Perusahaan dan standar internasional; termasuk standar teknis penerbangan (*technical standard*) dan standar keselamatan penerbangan (*flight aviation safety standard*).

- Assist in maintaining and enhancing operational quality and ensuring safety assurance.
- Inspect and provide a compliance report on all issues and mandatory items of the Company's standards and international standards, including aviation technical standards and flight aviation safety standards.

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan dilakukan oleh fungsi *Corporate Control*.

The supervision and control function related to the utilization or realization of funds in accordance with the established budget is performed by the Corporate Control function.

Hubungan Komite Audit dan Audit Internal harus ditetapkan dan mengacu kepada Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit.

The relationship between the Audit Committee and the Internal Audit must be determined and guided by the Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter.

Setiap anggota Audit Internal harus menandatangani pernyataan kepatuhan terhadap Piagam Internal Audit dan Pernyataan Benturan Kepentingan (*Statement of Conflict Interest*) secara berkala. Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit harus dikaji ulang disesuaikan dengan dinamika Perusahaan.

Each member of the Internal Audit must sign a compliance statement to the Internal Audit Charter and Statement of Conflict Interest regularly. The Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter must be reviewed based on the dynamic of the Company.

KEGIATAN SATUAN PENGAWASAN INTERN (SPI)

Dalam melakukan tugasnya, Satuan Pengawasan Intern merealisasikan audit terprogram dan audit non program. Audit terprogram direncanakan sebelumnya tiap tahun dengan fokus pada kegiatan yang mempunyai *financial risk, operasional risk* dan *legal risk* yang lebih besar. Audit non-program lebih ditekankan pada *current issue* yang berkembang dan terjadi pada Perusahaan.

ACTIVITIES OF THE INTERNAL AUDIT UNIT (SPI)

In performing its duties, SPI realizes program audits and non-program audits. An annual program audit is planned in advance with focus on activities with larger financial risk, operational risk and legal risk. The non-program audit emphasizes current issues developing and occurring in the Company.

Audit terprogram yang direalisasikan meliputi audit :

1. BSP Indonesia
2. *CRS Cost*
3. *Fixed Assets*
4. *Repair & Maintenance Engine* dan *Airframe*
5. *Corporate Account*
6. *IT Infrastructure*
7. *On Time Performance* (OTP)
8. Piutang
9. *Aircraft Reliability*

Program audit covers:

1. BSP Indonesia
2. CRS Costs
3. Fixed Assets
4. Repair & Maintenance Engine and Airframe
5. Corporate Accounts
6. IT Infrastructure
7. On Time Performance (OTP)
8. Receivables
9. Aircraft Reliability

10. SBU Cargo, GSM dan GITC
11. *Garuda Frequent Flyer* (GFF)
12. *Route Evaluation (Network Plan)*
13. *Utilisasi Aircraft Lease*
14. *Branch Office* Domestik dan Internasional.

Sedangkan Audit Non-Program meliputi :
1. Perjalanan Dinas
2. Pertanggungjawaban Penjualan
3. *Peakseason* Idul Fitri
4. *Other Revenue.*

Satuan Pengawasan Intern selama tahun 2007 telah merealisasikan audit terprogram dan audit non program sebanyak 46 kali dan menghasilkan 152 rekomendasi.

AUDIT EKSTERNAL/AKUNTAN PUBLIK

Audit Eksternal/Akuntan Publik merupakan fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan yang dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik.

Berdasarkan hasil RUPS tanggal 31 Oktober 2007 tentang Persetujuan Laporan Tahunan dan Pengesahan Perhitungan Tahunan Tahun Buku 2006, nomor RIS-01/MBU/2007 telah menyetujui pelimpahan kewenangan penunjukkan Kantor Akuntan Publik untuk audit laporan keuangan tahun 2007 diserahkan kepada Komisaris.

Komisaris melalui surat 060/DEKOM/KEU-14/XI/07 tanggal 30 November 2007 telah menyetujui penunjukkan Kantor Akuntan Publik AAJ & Mawar sebagai Auditor Independen Perusahaan untuk melakukan audit atas Laporan Keuangan Konsolidasi, Evaluasi Kinerja, Laporan Keuangan PKBL, *Excess Cash Report* dan Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern Garuda Indonesia untuk tahun buku 2007, dengan ketentuan antara lain biaya audit lebih rendah atau sama dengan biaya audit tahun buku sebelumnya, kecuali ada perluasan ruang lingkup audit.

Berdasarkan hasil negosiasi manajemen Garuda Indonesia dengan KAP AAJ & Mawar, maka biaya audit tersebut sebesar Rp860 juta turun dari biaya audit tahun 2006 lalu yang sebesar Rp900 juta.

10. Cargo, GSM and GITC strategic business units
11. Garuda Frequent Flyer (GFF)
12. Route Evaluation (Network Plan)
13. Utilization of Aircraft Leases
14. Domestic and International Branch Offices.

Whereas the Non-Program Audit cover:
1. Business Travel/Assignments
2. Responsibility of Sales
3. Peak season Idul Fitri
4. Other Revenues

Throughout 2007, SPI conducted a total of 46 program and non program audits, resulting in 152 recommendations.

EXTERNAL AUDIT/PUBLIC ACCOUNTANT

The External Audit/Public Accountant represents an independent supervisory function to the Company's financial aspect as performed by a Public Accountant.

Based on the resolution of the AGM on 31 October 2007, concerning Approval of the Annual Report and Acknowledgment of Annual Calculations for the year ending 2006, No. RIS-01/MBU/2007 approved a delegation of authority for the appointment of Public Accountant to perform an audit on the financial statement for 2007 to the Board of Commissioners.

The Board of Commissioners, through letter 060/DEKOM/KEU-14/XI/07 dated 30 November 2007, approved the appointment of Public Accountant AAJ & Mawar as the Company's Independent Auditor to conduct an audit on consolidated financial statement, performance evaluation, PKBL financial report, excess cash report and compliance to laws and regulations and internal control of Garuda Indonesia for 2007, with the condition that the audit fee is lower than or equal to the audit fee for the previous fiscal year, unless there is an expansion in audit scope.

Based on negotiation between the management of Garuda Indonesia with Public Accountant AAJ & Mawar, the audit fee is Rp860 million, lower than the audit fee for 2006, which amounted to Rp900 million.

ETIKA DAN NORMA PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Prasyarat etika dan norma pengawasan dan pengendalian:

- Dalam melaksanakan tugas-tugas pengawasan atau pengendalian, Internal Audit selalu berpedoman kepada *Standard for the Professional Practice of Internal Auditing* dan Kode Etik yang diterbitkan oleh *The Institute of Internal Auditors* (IIA), Norma-norma Pemeriksaan dan Piagam Internal Audit, serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan internal audit. Selanjutnya etika dan norma Internal Audit dijabarkan dalam Piagam Internal Audit yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Peusahaan ini.
- Dalam melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian harus selalu dijunjung tinggi:
  - Prinsip independensi adalah tidak memiliki kepentingan lain selain kepentingan Perusahaan sesuai dengan visi, misi, tujuan dan strategi Perusahaan.
  - Prinsip objektivitas yaitu tidak memiliki keterikatan dengan aktivitas yang diperiksa, bebas dari konflik kepentingan selama yang bersangkutan mendapatkan penugasan atau melakukan pemeriksaan pada fungsi tersebut, dan bukan merupakan bawahan dari pihak yang melakukan aktivitas yang sedang diperiksa
  - Prinsip kerahasiaan dan kehati-hatian
- Fungsi pengawasan dan pengendalian harus dilakukan oleh orang yang memiliki gabungan pengetahuan, keterampilan dan pengalaman yang sesuai untuk melaksanakan pemeriksaan, serta selalu mengacu kepada standar etika perusahaan, kebijakan manajemen risiko pada umumnya, dan ketentuan yang berlaku.

Keputusan atas pelanggaran terhadap prinsip-prinsip yang terkandung dalam kode etik dari *The Institute of Internal Auditors* (IIA) ditetapkan oleh Komisaris dan Direksi yang pelaksanaannya dilakukan melalui atau dikoordinasi oleh fungsi Sumber Daya Manusia.

KETERBUKAAN DAN AKSES INFORMASI

Budaya Garuda Indonesia menekankan pentingnya kejujuran dan penghargaan bagi pihak lain. Kemampuan kami untuk menjalankan usaha secara efisien di pasar Indonesia dan internasional membutuhkan komunikasi yang konsisten dan profesional.

ETHICS AND NORMS OF SUPERVISION AND CONTROL

Code of Ethics and norms of supervision and control:

- In performing duties pertaining to supervision and control, the Internal Audit always refers to the Standard for the Professional Practice of Internal Auditing and Code of Ethics issued by The Institute of Internal Auditors (IIA), norms for Audit Review and Internal Audit Charter as well as other regulations pertaining to internal audits. In addition, ethics and norms of Internal Audit are provided in the Internal Audit Charter, which is an integral part of the Company's Policy Guidelines.
- In the operation of the supervision and control function must uphold at all times:
  - The principle of independency, that is not possessing interests other than the Company's interests in accordance to the Company's vision, mission, objectives and strategy.
  - The principle of objectivity, that is not having a relationship with activities under review, independent of conflicts of interest for as long as the concerned party is assigned to or conducts a review of said function, and is not a subordinate of the party performing the activity under review.
- The principle of confidentiality and principle of prudence,
- The supervision and control function must be performed by an individual having a combination of knowledge, skills and experience required for the review, and guided by the corporate ethical standards, risk management policies and prevailing regulations.

Decisions on violations to the principles contained in the code of ethics from The Institute of Internal Auditors (IIA) shall be determined by the Boards of Commissioners and Directors and implementation through or under coordination of the Human Resource function.

DISCLOSURE AND ACCESS TO INFORMATION

The culture of Garuda Indonesia emphasizes the importance of honesty and reward for other parties. Our ability to run a business efficiently in the Indonesian and international markets requires communication that is consistent and professional.

Oleh sebab itu, Dalam melakukan komunikasi kepada Pemegang Saham dan *stakeholders* terkait, Perusahaan bertekad untuk menjalankan kebijakan pengungkapan informasi yang "*fair*" (*fair disclosure information*) dengan memperhatikan prinsip *equitable treatment* dan transparansi. Kegiatan komunikasi kepada pihak-pihak eksternal dilakukan di bawah koordinasi *Corporate Secretary*.

Therefore, in engaging in communication with shareholders and relevant stakeholders, the Company is firm to execute a policy on fair disclosure of information with consideration to the principle of equitable treatment and transparency. Activities related to communication with external parties are conducted under the coordination of the Corporate Secretary.

Unit Corporate Secretary bertanggung jawab dalam mengkoordinasikan pengelolaan media komunikasi, baik media elektronik maupun cetak, sehingga integritas dan kredibilitas atas informasi Perusahaan kepada masyarakat dapat dijaga.

The Corporate Secretary Unit is responsible for coordinating the management of media communications, both electronic as well as printed media, such that the integrity and credibility of the Company's information to the public may be maintained.

Akses informasi dan data perusahaan kepada publik dilaksanakan melalui berbagai media komunikasi, antara lain sebagai berikut : *Website* perusahaan yaitu http://www.Garuda-indonesia.com ; *Annual Report* ; *Press Conference* ; *Press Release* ; pertemuan yang dilaksanakan secara periodik antara Manajemen Garuda Indonesia dengan *Editors Club* ; Kunjungan Manajemen Garuda Indonesia ke *segmented media* dalam rangka *up-date* informasi tentang perusahaan ; Garuda Inflight Magazine; Exibition yang bersifat *Product/service Knowledge* maupun *Corporate Information* ; Kunjungan Media dan Lembaga-lembaga terkait atau communitas yang memiliki *interest* terhadap Garuda Indonesia ; Dengar Pendapat dengan DPR-RI, Penyelenggaraan Seminar dengan nara sumber Manajemen.

Access to corporate data and information by the public is provided through various communications media, including the corporate website http://www.Garuda-indonesia.com; annual report; press conferences; press releases; periodic meetings between Garuda management and the Editors Club; Visits by the Management of Garuda to segmented media to update information on the Company; Garuda In-flight Magazine; exhibitions on products and services as well as corporate information; visits by media and other relevant agencies or communities with interests in Garuda; hearings with members of the House of Representatives (DPR-RI), seminars in which a member management is involved as a speaker.

CORPORATE SECRETARY/SEKRETARIS PERUSAHAAN

Corporate Secretary memiliki peranan penting untuk memastikan aspek keterbukaan dari perusahaan. Dalam struktur organisasi Perusahaan, Corporate Secretary bertanggung jawab secara langsung kepada Direktur Utama dan bertanggung jawab dalam menangani hubungan dengan publik dan pihak-pihak internal serta menangani data-data perusahaan. Sejak tahun 2007, Perusahaan menunjuk Pujobroto sebagai Corporate Secretary.

CORPORATE SECRETARY

The Corporate Secretary holds a crucial role to ensure the Company's disclosure compliance. In the Company's organizational structure, the Corporate Secretary is directly responsible to the President Director and responsible for handling relationships with investors, the public and internal parties as well as managing the corporate data. In 2007, the Company appointed Pujobroto as Corporate Secretary.

Di tahun 2007, sejalan dengan program restrukturisasi organsisasi, manajemen Garuda Indonesia telah menggabungkan unit Corporate Communication kedalam unit Corporate Secretary.

In 2007, in line with the organizational restructuring program, the management of Garuda Indonesia has merged the Corporate Communication unit into the Corporate Secretary unit.

BIOGRAFI CORPORATE SECRETARY

Pujobroto menjabat sebagai Vice President Corporate Secretary Garuda Indonesia sejak tahun 2007. Sebelum menduduki posisi ini, ia telah memegang beberapa posisi, termasuk VP Corporate Communication pada tahun 1998 sampai 2007, dan berbagai posisi di Garuda Indonesia sejak tahun 1988 sampai 1998. Pujobroto menyelesaikan studi dan meraih gelar Master of Art di bidang Public Relations dari Pittsburg State University, USA dan gelar S1 dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia, pada tahun 1987.

BIOGRAPHY OF CORPORATE SECRETARY

Pujobroto has served as Vice President Corporate Secretary of Garuda Indonesia since 2007. Prior to serving in this position, he held a number of positions, including VP of Corporate Communications from 1998 to 2007, and various other positions in Garuda Indonesia from 1988 to 1998. Pujobroto obtained Master of Arts in Public Relations from Pittsburg State University, USA, and a Bachelor degree from the Faculty of Social Sciences and Politics, University of Indonesia, in 1987.

STRUKTUR TATA KELOLA PERUSAHAAN

Struktur dan kerangka tata kelola perusahaan dijalankan melalui beberapa fungsi atau struktur antara lain Rapat Umum Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi serta Komite-Komite. Setiap bagian memiliki peran dan akuntabilitas tersendiri yang membantu penerapan tata kelola perusahaan secara efektif. Seluruh bagian menjalankan fungsi masing-masing sesuai dengan persyaratan yang berlaku yang didasari oleh prinsip bahwa setiap anggota adalah profesional dalam melaksanakan tugas, fungsi dan tanggung jawabnya untuk semata-mata kepentingan perusahaan.

CORPORATE GOVERNANCE STRUCTURE

The structure and framework for corporate governance is operated through several functions or structures among others general meeting of shareholders, Board of Commissioners and Directors as well as Committees. Each part has respective roles and accountability, which assists in the effective application of corporate governance. All parts perform their respective functions according to the prevailing provisions based on the principle that each member is professional in performing their duties, functions and responsibilities solely for the interest of the Company.

RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM

Sesuai dengan Anggaran Dasar Perusahaan, Rapat Umum Pemegang Saham ('RUPS') adalah organ perusahaan yang memfasilitasi pemegang saham dalam membuat keputusan-keputusan penting atas investasi mereka pada Perusahaan. Keputusan yang diambil dalam RUPS harus berdasarkan kepentingan jangka panjang Perusahaan.

Selama tahun 2007, Garuda Indonesia telah melaksanakan RUPS Tahunan pada tanggal 31 Oktober 2007 dengan keputusan sebagai berikut:

1. Menyetujui Laporan Tahunan Konsolidasi dan Mengesahkan Perhitungan Tahunan Tahun Buku 2006 PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan yang telah di audit oleh KAP Aryanto. Amir Jusuf & Mawar untuk tahun buku 2006 dengan pendapat wajar dalam semua hal material.
2. Menyetujui Laporan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan tahun buku 2006 PT Garuda Indonesia (Persero) yang telah di audit oleh KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar untuk tahun buku 2006.

GENERAL MEETING OF SHAREHOLDERS

Based on the Company's Articles of Association, the General Meeting of Shareholders ('AGM') is the corporate organ that involves the shareholders in making important decisions on their investment in the Company. The decisions resolved in the AGM shall be based on the long-term interests of the Company.

During 2007, Garuda Indonesia held its AGM on 31 October 2007 with the following resolutions:

1. Approval of the Consolidated Annual Report 2006 of PT Garuda Indonesia (Persero) and Subsidiaries that was audited by Public Accountant Aryanto, Amir Jusuf & Mawar for the year 2006 with an unqualified opinion on all material aspects.
2. Approval of the PT Garuda Indonesia (Persero) "Partnership and Environmental Program" ("Program Kemitraan dan Bina Lingkungan") report for the year 2006, which was audited by Public Accountant Aryanto, Amir Jusuf & Mawar.

3. Memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya (*acquit et decharge*) kepada Direksi dan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) atas pengurusan dan pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku 2006, sejauh tindakan tersebut ternyata dalam perhitungan tahunan dengan tidak meniadakan kemungkinan tuntutan hukum pidana dan atau perdata dikemudian hari.
4. Menyetujui pelimpahan kewenangan penunjukkan KAP untuk audit Laporan Keuangan Tahun Buku 2007 dilimpahkan kepada Komisaris.
5. Menetapkan Gaji dan Fasilitas Direksi dan Komisaris.

Selain itu, selama 2007, Perusahaan juga telah melaksanakan satu kali RUPS Luar Biasa pada tanggal 31 Oktober 2007 dengan keputusan sebagai berikut:

1. Memberhentikan dengan hormat Sdr. Sunarko Kuntjoro sebagai Anggota Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) terhitung sejak penutupan RUPSLB ini disertai ucapan terima kasih atas segala sumbangan tenaga dan pikirannya selama memangku jabatan tersebut.
2. Mengangkat nama-nama tersebut di bawah ini sebagai anggota Direksi PT Garuda Indonesia (Persero), yaitu :
   a. Achirina : Sebagai Direktur
   b. Ari Sapari : Sebagai Direktur
   c. Elisa Lumbantoruan : Sebagai Direktur
   d. Eddy Porwanto : Sebagai Direktur
   e. Hadinoto Soedigno : Sebagai Direktur
3. Pemberhentian dan pengangkatan anggota-anggota Direksi sebagaimana dimaksud pada butir 1 dan 2 Keputusan ini, berlaku sejak penutupan RUSLB ini.
4. Dengan pemberhentian dan pengangkatan anggota Direksi sebagaimana dimaksud pada butir 1 dan 2 Keputusan ini, maka susunan keanggotaan Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) menjadi sebagai berikut :
   a. Emirsyah Satar — Direktur Utama
   b. Ari Sapari — Direktur Operasi
   c. Achirina — Direktur SDM & Umum
   e. Agus Priyanto — Direktur Niaga
   f. Eddy Porwanto — Direktur Keuangan
   g. Elisa Lumbantoruan — Direktur Strategi & Teknologi Informasi
   h. Hadinoto Soedigno — Direktur Teknik
5. Masa jabatan anggota-anggota Direksi yang diangkat sebagaimana dimaksud pada butir 2

3. Provision of a release of responsibility (acquit et decharge) to PT Garuda Indonesia Board of Commissioners and Directors for management and supervision activities during 2006 financial year, without diminishing the possibility of legal action (criminal and civil law) in future.
4. Approval of the delegation of authority for the appointment of a Public Accountant to audit the Financial Report for the Fiscal Year 2007 to the Board of Commissioners.
5. Determination of the salaries and facilities of the Boards of Directors and Commissioners

Meanwhile, in 2007, the Company has also held one Extraordinary General Meeting of Shareholders (EGM) on 31 October 2007, with the following resolutions:

1. Dismissal with of honor Mr. Sunarko Kuntjoro as a member of the PT Garuda Indonesia (Persero) Board of Directors effective as per the close of the EGM with thanks for all contributions of efforts and thoughts while serving in said position.
2. Appointment of the following names as members of the PT Garuda Indonesia (Persero) Board of Directors:
   a. Achirina : As Director
   b. Ari Sapari : As Director
   c. Elisa Lumbantoruan : As Director
   d. Eddy Porwanto : As Director
   e. Hadinoto Soedigno : As Director
3. Dismissal and appointment of the members of the Board of Directors as mentioned in points 1 and 2 of this Resolution, shall take effect as per the close of this EGM.
4. With the dismissal and appointment of the members of the Board of Directors as mentioned in points 1 and 2 of this Resolution, the composition of the PT Garuda Indonesia (Persero) Board of Directors shall become as follows:
   a. Emirsyah Satar — President & CEO
   b. Ari Sapari — EVP Operations
   c. Achirina — EVP Human Capital & Corporate Support
   e. Agus Priyanto — EVP Commercial
   f. Eddy Porwanto — EVP Finance
   g. Elisa Lumbantoruan — EVP Corporate Strategy & Information Technology
   h. Hadinoto Soedigno — EVP Engineering & Maintenance
5. The term of office of the newly appointed members of the Board of Directors as mentioned in point 2

keputusan ini adalah 5 (lima) tahun terhitung sejak penutupan RUPSLB ini. Sedangkan masa jabatan Sdr. Emirsyah Satar dan Sdr. Agus Priyanto meneruskan masa jabatannya.

6. Bagi anggota-anggota Direksi yang diangkat sebagimana dimaksud pada butir 2 Keputusan ini yang masih menjabat pada jabatan lain yang dilarang oleh peraturan perundang-undangan untuk dirangkap dengan jabatan Direksi Badan Usaha Milik Negara, maka yang bersangkutan harus mengundurkan diri atau diberhentikan dari jabatannya tersebut sejak penutupan RUPSLB ini.
7. Bagi anggota-anggota Direksi sebagaimana dimaksud pada butir 6 Keputusan ini dilarang menerima dan/atau menggunakan lagi segala fasilitas yang diterimanya pada jabatannya yang lama sejak penutupan RUPSLB ini.
8. Pembagian tugas anggota-anggota Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) ditetapkan oleh Komisaris setelah berkonsultasi dengan Deputi Bidang Usaha Logistik dan Pariwisata dan dilaporkan kepada Menteri Negara BUMN selaku RUPS.
9. Memberi kuasa dengan hak substitusi kepada Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) untuk menyatakan yang diputuskan dalam bentuk keputusan ini dalam bentuk otentik dihadapan notaris.

of this resolution is for a period of five (5) years as per the close of this EGM. Meanwhile Mr. Emirsyah Satar and Mr. Agus Priyanto shall carry on in their respective terms.

6. For newly appointed members of the Board of Directors as mentioned in point 2 of this Resolution who are currently serving in other positions, which is prohibited by laws and regulations for concurrent position with the position as Director of a State Owned Enterprise, those parties concerned shall resign or be dismissed from such position effective as per the close of this EGM.
7. Members of the Board of Directors as mentioned in point 6 of this Resolution shall be prohibited from receiving and/or utilizing all facilities obtained from the previous position effective as per the close of this EGM.
8. The delegation of duties of the members of the PT Garuda Indonesia (Persero) Board of Directors shall be determined by the Board of Commissioners following consultation with the Deputy of Logistics and Tourism and reported to the National Minister of SOE as a General Meeting of Shareholders.
9. Granting of authority with substitution of rights to the PT Garuda Indonesia (Persero) Board of Directors to state as resolved in the form of this Resolution in an authentic Notarial Deed.

Dewan Komisaris dan Direksi

Terkait dengan implementasi *GCG*, maka dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya seperti yang tercantum dalam piagam ini, serta dalam memenuhi kepentingan *stakeholders* yang relevan (pemegang saham, karyawan, pelanggan, masyarakat, regulator dan *supplier*), Komisaris dan Direksi setiap saat akan bertindak dan bersikap sesuai dengan prinsip-prinsip *GCG* yaitu; transparan, akuntabel, bertanggungjawab, independen, dan wajar, serta sesuai standar etika yang berlaku di dalam Perusahaan. Selain itu, Komisaris dan Direksi akan mematuhi segala peraturan perundang-undangan, anggaran dasar Perusahaan dan peraturan Perusahaan serta menjunjung tinggi kepedulian akan lingkungan.

Komisaris dan Direksi akan menegakkan dan memberikan teladan atas pelaksanaan prinsip, etika, nilai dan peraturan tersebut kepada seluruh pihak di

Board of Commissioners and Board of Directors

Pertaining to the implementation of GCG, then in the performance of duties and authority as stated in this Charter, as well as in fulfilling the interests of relevant stakeholders (shareholders, employees, customers, community, regulator and supplier), the Board of Commissioners and the Board of Directors at all times shall act according to the principles of GCG which are; transparency,accountability,responsibility,independence and fairness, as well as in accordance to the prevailing ethical standards of the Company. In addition, the Board of Commissioners and the Board of Directors shall observe all laws and regulations, the Company's Articles of Association and the Company's rules and regulations as well as uphold concern for the environment.

The Board of Commissioners and the Board of Directors shall enforce and serve as models for the implementation of such principles, ethics, values and regulations to all

dalam perusahaan dan kepada pihak di luar perusahaan dan dalam melaksanakan tugasnya menempatkan kepentingan yang terbaik untuk perusahaan.

Disamping itu Komisaris dan Direksi mempunyai tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus memiliki kesamaan persepsi terhadap visi, misi dan nilai-nilai (*values*) perusahaan. Hal ini sesuai dengan pedoman *GCG* yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) pada Tahun 2006.

Tanggung jawab bersama Komisaris dan Direksi dalam menjaga kelangsungan usaha perusahaan dalam jangka panjang tercermin pada terlaksananya dengan baik pengendalian internal dan manajemen risiko, tercapainya imbal hasil (*return*) yang optimal bagi pemegang saham, terlindunginya kepentingan pemangku kepentingan (*stakeholders*) secara secara wajar dan terlaksananya suksesi kepemimpinan yang wajar demi kesinambungan manajemen di semua lini organisasi.

Sesuai dengan visi, misi dan nilai-nilai perusahaan, Komisaris dan Direksi perlu bersama-sama menyepakati hal-hal seperti rencana jangka panjang, strategi, maupun rencana kerja dan anggaran tahunan. Selain itu, Komisaris dan Direksi harus menyepakati kebijakan dalam memastikan pemenuhan peraturan perundang-undangan, anggaran dasar perusahaan serta dalam menghindari segala bentuk benturan kepentingan (*conflict of interest*). Kedua organ perusahaan tersebut juga harus menyepakati kebijakan dan metode penilaian perusahaan, unit dalam perusahaan dan personalianya.

Tugas Komisaris dan Direksi

Tugas dan wewenang Komisaris dan Direksi yang berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan didokumentasikan secara rinci dalam Piagam Kerjasama Komisaris dan Direksi yang ditandatangani oleh Komisaris dan Direksi. Piagam tersebut dilampirkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan ini.

Dalam menjalankan fungsinya, Komisaris berhak dan perlu mendapatkan informasi dari jajaran Karyawan

parties within the Company and to other external parties and in the performance of duties putting the interest of the Company at the forefront.

Additionally, the Board of Commissioners and the Board of Directors have the responsibility to maintain sustainability of the Company in the long-term. As such, the Board of Commissioners and the Board of Directors shall possess the same perception towards the corporate vision, mission and values. This is in line with the GCG guidelines issued by the National Committee on Governance Policies (KNKG - Komite Nasional Kebijakan Governance) in 2006.

The joint responsibility of the Board of Commissioners and the Board of Directors in maintaining the business sustainability of the Company in the long-term is reflected in the well-operated internal control and risk management, achievement of optimal return for the shareholders, fair and well-protected interests of the stakeholders and fair implementation of management succession for the sustainability of management at all levels of the organization.

Based on the Company's vision, mission and values, the Board of Commissioners and the Board of Directors shall concur on issues such as long-term plans, strategies, as well as work plans and the annual budget. In addition, the Board of Commissioners and the Board of Directors shall agree on policies in ensuring compliance to laws and regulations, the Company's Articles of Association as well as avoiding all forms of conflict of interest. These two corporate authorities must also consent to policies and methods for the evaluation of the Company, units within the Company and its personnel.

Duties of the Board of Commissioners and the Board of Directors

The duties and authorities of the Board of Commissioners and the Board of Directors based on the Articles of Association of the Company are documented in detail in the Cooperation Charter of the Board of Commissioners and Board of Directors, which is signed by the Commissioners and Directors. The charter is attached as an integral part of the Company's policy guideline.

In performing their functions, the Commissioners are entitled to and shall receive information from

Pimpinan Perusahaan, baik dalam bentuk laporan maupun konsultasi. Komisaris dan Direksi perlu menyepakati informasi yang perlu dimasukkan dalam laporan sehingga dapat meningkatkan kualitas hubungan kerja diantara keduanya. Apabila dipandang perlu, Komisaris dapat menggunakan bantuan pihak independen yang dianggap kompeten atas biaya Perusahaan.

the Supervising Staff of the Company, both in the form of reports as well as consultation. The Board of Commissioners and Board of Directors shall agree on the information that needs to be included in the report such that it may improve the quality of the working relationship between the two parties. If deemed necessary, the Board of Commissioners may request assistance of an independent party considered as competent at the expense borne by the Company.

Arahan strategis dari Komisaris bersifat final. Direksi wajib melaporkan kepada Komisaris semua aktivitas yang berkaitan dengan pelaksanaan arahan-arahan strategis tersebut. Apabila Direksi memutuskan untuk melakukan aktifitas yang tidak selaras dengan arahan strategis Komisaris, maka keputusan dan alasan untuk tidak melaksanakan arahan strategis Komisaris (baik sebagian maupun seluruhnya) didokumentasikan dan dikomunikasikan kepada Komisaris sebelum keputusan tersebut dilaksanakan. Hasil pelaksanaan aktifitas tersebut juga harus dilaporkan secara tepat waktu.

Strategic direction from the Board of Commissioners is final. The Board of Directors shall report to the Commissioners all activities related to the implementation of these strategic directions. If the Board of Directors decides to perform activities that are not in line with the strategic direction from the Commissioners, such decision and rationale thereof (whether in part or in whole) shall be documented and communicated to the Commissioners before such decision is performed. The result of the activity shall also be reported in a timely manner.

Tugas dan wewenang Komisaris, Direksi selanjutnya dijabarkan untuk mencakup semua jabatan lainnya dalam Perusahaan, sehingga secara keseluruhan menciptakan wahana organisasional yang bertanggung jawab, *auditable* dan transparan.

The duties and authorities of the Board of Commissioners, the Board of Directors are described to cover all other positions in the Company, create a reasonable, auditable and transparent organization overall.

Pembagian kerja diantara anggota Komisaris diatur sendiri oleh Komisaris, dan untuk kelancaran tugasnya Komisaris dapat dibantu oleh Sekretaris Komisaris yang diangkat oleh Komisaris dengan beban Perusahaan.

The delegation of duties between the members of the Board of Commissioners shall be organized by the Board of Commissioners, and for the smooth operation of duties, the Commissioners may be assisted by a Secretary to the Commissioners who is appointed by the Commissioners, the expense of which is borne by the Company.

Tugas Komisaris:

- Melakukan pengawasan terhadap kebijakan Direksi dalam pengurusan perusahaan termasuk memberi nasehat kepada Direksi mengenai pelaksanaan RJPP, RKAP serta ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS dan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Memantau efektivitas praktik *GCG* yang diterapkan perusahaan dan bilamana perlu melakukan penyesuaian.
- Melakukan tugas lainnya yang secara khusus diberikan kepada Komisaris menurut Anggaran Dasar, peraturan perundangan yang berlaku dan/atau berdasarkan RUPS.

Duties of the Commissioners:

- Supervise the policies of the Board of Directors to manage the Company, including providing advice to the Board of Directors on the implementation of RJPP, RKAP, and provisions of the Articles of Association, resolutions of GMS and the prevailing laws and regulations.
- Monitor the effectiveness of the GCG practices implemented by the Company and make adjustments as required.
- Perform other duties specifically assigned to the Commissioners based on the Articles of Association, prevailing laws and regulations and/or based on GMS.

Tidak ada anggota komisaris yang memiliki secara langsung maupun tidak langsung saham dari PT Garuda Indonesia dan anak perusahaannya.

No members of the Board of Commissioners directly or indirectly hold shares in PT Garuda Indonesia or its subsidiaries.

Per 31 Desember 2007, Dewan Komisaris terdiri dari 5 orang anggota Komisaris. Dua anggota Komisaris merupakan Komisaris Independen.

As of 31 December 2007, the Board of Commissioners consisted of 5 members. Two of the members are Independent Commissioners.

Rapat Dewan Komisaris

Dewan Komisaris mengadakan rapat minimum setiap bulan sekali, dalam rapat tersebut Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi.

Meeting of the Board of Commissioners

The Board of Commissioners conducts a meeting at least once a month. The Board of Commissioners may invite the Board of Directors to the meeting.

Selama 2007 Dewan Komisaris telah melaksanakan rapat sebanyak 9 kali untuk mengevaluasi kinerja manajemen dan mengidentifikasi permasalahan serta membuat rekomendasi tindakan perbaikan kepada Direksi.

In 2007, the Board of Commissioners held as many as 9 meetings to evaluate the performance of management and identify issues as well as provide recommendations on measures of improvement to the Board of Directors.

Rapat antara Dewan Komisaris dengan Direksi dilaksanakan sebanyak 8 kali untuk membahas kinerja dan tindak lanjut terhadap hal-hal yang memerlukan perhatian Direksi mengenai operasional Perusahaan.

As many as 8 joint meetings of the Board of Commissioners and the Board of Directors were held to discuss the performance and follow-up to issues requiring the attention of the Board of Directors on the operations of the Company.

Adapun Frekuensi dan Kehardiran dalam Rapat Dewan Komisaris adalah sbb:

The frequency and attendance of the meetings of the Board of Commissioners is as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Slamet Riyanto*	Komisaris Commissioner	1	0	0%
Aries Muftie*	Komisaris Commissioner	1	1	100%
Bambang Wahyudi*	Komisaris Commissioner	1	0	0%
Abdul Gani	Komisaris Commissioner	9	5	56%
Hadiyanto	Komisaris Utama Chairman	8	8	100%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner	8	3	38%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner	8	4	50%
Adi R Adiwoso	Komisaris Commissioner	8	8	100%

*pergantian Komisaris 4 Juni replacement of Commissioners, June 4

Direksi sebagai organ perusahaan bertugas dan bertanggung jawab secara kolegial dalam mengelola perusahaan. Masing-masing anggota Direksi dapat melaksanakan tugas dan mengambil keputusan sesuai dengan pembagian tugas dan wewenangnya. Namun, pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab bersama. Kedudukan masing-masing anggota Direksi termasuk Direktur Utama adalah setara. Tugas Direktur Utama adalah mengkoordinasikan kegiatan Direksi.

The Board of Directors, as the authority of the Company, has duties and responsibilities to jointly manage the Company. Each member of the Board of Directors may perform duties and make decisions according to the delegation of duties and authority. Nevertheless, the performance of duties by each member of the Board of Directors remains a joint responsibility. Each of the Directors, including the President Director, has equal standing. The duty of the President Director is to coordinate the activities of the Board of Directors.

Tugas Direksi:

- Memimpin, mengurus perusahaan sesuai dengan tujuan perusahaan dan senantiasa beritikad baik dan penuh tanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan usaha perusahaan
- Memelihara dan mengurus kekayaan perusahaan
- Melaksanakan prinsip *Good Corporate Governance* (*GCG*) di dalam perusahaan.
- Memformulasikan visi dan misi bersama Komisaris
- Menyiapkan rancangan jangka panjang yang merupakan rencana strategis yang memuat sasaran dan tujuan perusahaan yang hendak dicapai dalam jangka waktu 5 tahun. Rancangan jangka panjang yang telah ditandatangani bersama dengan Komisaris disampaikan kepada RUPS untuk mendapatkan pengesahan.
- Memelihara risalah rapat, mengadakan dan memelihara pembukuan dan administrasi Perusahaan sesuai dengan kelaziman yang berlaku bagi suatu Perusahaan.
- Menyusun dan menyampaikan laporan tahunan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang ditandatangani oleh semua anggota Direksi dan semua anggota Komisaris untuk diajukan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan untuk memperoleh pengesahan, serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Pemegang Saham.
- Bertanggung jawab atas perumusan kebijakan dan komitmen keselamatan (*safety*) dan keamanan penerbangan (*aviation security*), dan memastikan agar pejabat satu tingkat di bawah Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan kebijakan-kebijakan tersebut.
- Menjamin agar perusahaan mempunyai mekanisme agar seluruh karyawan Perusahaan memiliki kesadaran (*awareness*) dan komitmen yang tinggi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan
- Mempertahankan kedudukan yang baik di dalam industri penerbangan melalui usaha investasi yang berkelanjutan dalam kaitannya dengan pelatihan keselamatan, sistem keselamatan dan teknologi serta keamanan penerbangan.
- Mendukung semua cara yang efektif untuk menangani dan mengkomunikasikan keselamatan, keamanan dan kepatuhan terhadap peraturan.
- Memastikan dilaksanakannya pemeriksaan internal keselamatan penerbangan.

Duties of the Board of Directors:

- To lead and manage the Company according to the objectives of the Company with good intention and full responsibility in performing duties for the business interests of the Company
- To maintain and manage the assets of the Company
- To implement the principles of Good Corporate Governance (GCG) within the Company.
- To formulate the vision and mission together with the Board of Commissioners
- To prepare long-term strategic plans containing the targets and objectives of the Company to be achieved over a period of 5 years. The long-term plans which have been jointly signed by the Board of Commissioners shall be proposed to the GMS for approval
- To maintain the minutes of meetings, accounting and administration of the Company according to the normal standard applying in a Company
- To formulate and submit the annual report according to the provisions of the prevailing laws and regulations, which is signed by all members of the Board of Directors and all members of the Board of Commissioners to be submitted to the Annual General Meeting of Shareholders for approval, as well as other reports at any time as requested by the Shareholders
- To be responsible for formulating policies and commitments on safety and aviation security, and to ensure that the Officers one level below the level of Directors are responsible for the implementation of such policies
- To guarantee that the Company has the mechanism such that all of the Company's employees have awareness and high commitment of safety and aviation security
- To maintain a good standing in the aviation industry through continuous efforts to invest in safety trainings, safety and technology systems as well as aviation security
- To support all effective methods to handle and communicate safety, securely and in compliance with regulations
- To ensure the performance of internal inspections on aviation safety
- To ensure that each employee participates in the

- Memastikan agar setiap karyawan berpartisipasi dalam proses pemeriksaan internal keselamatan, termasuk tanpa terbatas pada pihak ketiga, pemasok dan petugas penanganan di darat.
- Memastikan agar para karyawan memiliki pengetahuan dan ketrampilan yang cukup untuk melaksanakan tugas-tugas keselamatan mereka sesuai dengan standar.
- Menyusun dan melaksanakan sistem manajemen risiko perusahaan yang mencakup seluruh aspek kegiatan perusahaan
- Menyusun dan melaksanakan sistem pengendalian internal perusahaan yang handal dalam rangka menjaga kekayaan dan kinerja perusahaan serta memenuhi peraturan perundang-undangan
- Memastikan kelancaran komunikasi antara perusahaan dengan pemangku kepentingan dengan memberdayakan fungsi Corporate Secretary.
- Memastikan dipenuhinya tanggung jawab sosial perusahaan, dalam rangka mempertahankan kesinambungan usaha perusahaan
- Memperhatikan kepentingan yang wajar dari pemangku kepentingan
- Melakukan tugas lainnya seperti yang tercantum dalam Anggaran Dasar Perusahaan.

Pada saat ini Direksi terdiri dari 7 orang Direktur. Setiap Direktur memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis. Perusahaan telah mendefinisikan wewenang dan tanggung jawab Direksi bagi setiap kebijakan yang relevan. Kami memiliki keyakinan bahwa dengan adanya pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang baik dari setiap anggota Direksi dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

Tidak ada anggota Direksi yang memiliki secara langsung maupun tidak langsung saham dari PT Garuda Indonesia dan anak perusahaannya.

Tanggung Jawab Direksi sesuai bidang kerja:

- **Direktur Niaga:** bertanggung jawab terhadap pencapaian *Sales, Revenue* dan *Services* melalui pengelolaan *network, marketing, revenue* dan *service* secara terintegrasi.

internal inspection on safety, including, but not limited to, third parties, suppliers and ground handling crew
- To ensure that the employees possess adequate knowledge and skills to perform their duties according to the safety standards
- To formulate and operate the Company's risk management system which covers all aspects of the Company's activities
- To formulate and operate the Company's reliable internal control system to secure the Company's assets and performance as well as complying to the laws and regulations
- To ensure good communication between the Company and stakeholders by promoting the function of the Corporate Secretary
- To ensure fulfillment of the Company's social responsibility in order to maintain the Company's business sustainability
- To consider fairly the interests of the stakeholders
- To carry out other duties as contained in the Company's Articles of Association

Presently, the Board of Directors is composed of 7 members. Each Director possesses particular skills to handle various business interests. The Company has defined the authority and responsibility of the Directors for each relevant policy. We are confident that clear delegation of authority and responsibility will build accountability and a good level of commitment from each member of the Board of Directors in fulfilling their responsibilities and duties.

No members of the Board of Directors directly or indirectly hold shares in PT Garuda Indonesia or its subsidiaries.

Responsibilities of the Board of Directors According to their Work Area:

- **EVP Commercial:** responsible for the achievement of sales, revenue and services through integrated management of network, marketing, revenue and service.

- **Direktur Operasi:** bertanggung jawab terhadap pelaksanaan operasi penerbangan, melalui pengelolaan awak pesawat, *ground operations, flight dispatch, operation control* dan dukungan operasional lainnya.

- **Direktur Teknik:** bertanggung jawab terhadap penjaminan ketersediaan pesawat yang *airworthy* melalui pengendalian dan pengelolaan kualitas perawatan pesawat.

- **Direktur Strategi dan Teknologi Informasi:** bertanggung jawab terhadap perumusan strategi dan perencanaan jangka panjang serta dukungan teknologi informasi yang handal.

- **Direktur Keuangan:** bertanggung jawab terhadap pengelolaan keuangan Perusahaan melalui pengelolaan *treasury*, *budget*, akuntansi dan *asset*.

- **Direktur SDM & Umum:** bertanggung jawab terhadap pengelolaan Sumber Daya Manusia serta layanan administrasi dan umum.

Rapat Direksi

Direksi dan Komisaris serta setiap komite menyelenggarakan rapat secara rutin untuk mengidentifikasi, mendiskusikan dan menghindari masalah-masalah yang mungkin timbul.

Direksi mengadakan rapat setiap kali apabila dianggap perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi atau atas permintaan tertulis dari seorang atau lebih anggota Komisaris atau Pemegang Saham yang memiliki jumlah saham terbesar dengan menyebutkan hal-hal yang akan dibicarakan.

Rapat Direksi selama 2007 telah dilaksanakan sebanyak 39 kali dengan tingkat kehadiran sebagai berikut:

- **EVP Operations:** responsible for aviation operations, through management of flight attendants, ground operations, flight dispatch, operation control and other operational support.

- **EVP Engineering & Maintenance:** responsible for guaranteeing the availability of aircraft that are airworthy through control and management of the quality of aircraft maintenance.

- **EVP Corporate Strategy & Information Technology:** responsible for the formulation of strategies and long-term planning as well as support from reliable information technology.

- **EVP Finance:** responsible for management of the Company's finances through management of treasury, budget, accounting and assets.

- **EVP Human Capital & Corporate Support:** responsible for management of Human Resources as well as general and administration services.

Meeting of the Board of Directors

The Board of Directors and the Board of Commissioners as well as each committee conducts meetings regularly in order to identify, discuss and prevent issues/problems which may surface.

The Board of Directors holds a meeting at any time considered necessary by one or more members of the Board of Directors or based on a written request from one or more members of the Board of Commissioners or Shareholders with the largest number of shares by stating the issues to be discussed.

In 2007, as many as 39 meetings of the Board of Directors were held with the following attendance:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meetings	Hadir Attendance	% Kehadiran Attendance
Arya R Suryono	EVP Services	32	31	97%
Sunarko Kuntjoro	EVP Engineering, Maintainance & Information & Information Systems	32	32	100%
Alexander Maneklaran	Direktur Keuangan EVP Finance	32	29	91%
Emirsyah Satar	Direktur Utama President & CEO	39	37	95%
Ari Sapari	Direktur Operasi EVP Operations	39	35	90%
Achirina	Direktur SDM & Umum EVP Human Capital & Corporate Support	39	34	87%
Agus Priyanto	Direktur Niaga EVP Commercial	39	34	87%
Eddy Porwanto	Direktur Keuangan EVP Finance	7	7	100%
Elisa Lumbantoruan	Direktur Strategi & Teknologi Informasi EVP Corporate Strategy & Information Technology	7	7	100%
Hadinoto Soedigno	Direktur Teknik EVP Engineering & Maintenance	7	7	100%

Remunerasi Komisaris dan Direksi

Komisaris menerima remunerasi yang terdiri dari honorarium, tunjangan transport, fasilitas telepon, kesehatan, konsesi terbang, uang perjalanan dinas dan santunan purna jabatan, yang jumlahnya diputuskan dalam RUPS Tahunan.

Direksi menerima remunerasi yang terdiri atas gaji, fasilitas rumah jabatan/kompensasi, kendaraan jabatan, kesehatan, fasilitas air, gas, listrik, telepon, konsesi terbang, bantuan istirahat tahunan, pakaian representatif, tunjangan harian dan perjalanan serta santunan purna jabatan yang jumlahnya direkomendasikan oleh Dewan Komisaris berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham.

Untuk 2007, Perusahaan memberikan kompensasi kepada Dewan Komisaris dan Direksi berupa gaji, tunjangan dan insentif sebesar Rp7.329.786.666, dan pada tahun 2006 sebesar Rp5.741.590.000.

Pelatihan Direksi

Agar pengetahuan dan keahlian Direksi dan manajemen senantiasa *update* dan meningkat, Garuda Indonesia menyediakan berbagai sesi pelatihan baik dari internal maupun eksternal bagi para Direktur.

Pelatihan tersebut bisa berupa pengarahan terstruktur dari pejabat senior dalam bidang yang berhubungan dengan tanggung jawab masing-masing atau melalui kursus eksekutif eksternal yang relevan. Selain itu, secara reguler Direksi diberi pengarahan mengenai sosialisasi

Remuneration of the Board of Commissioners and the Board of Directors

The Commissioners receive remuneration consisting of honorarium, transportation allowance, telephone facilities, medical, flight concessions, travel allowance and pensions, the amount of which is determined in the Annual GMS.

The Board of Directors receives remuneration consisting of salaries, housing facilities/compensation, vehicles, medical, utilities including water, gas, electricity, and telephone, flight concessions, on-leave benefits, clothing allowance, daily and travel allowance, and pensions, the amount of which is recommended by the Board of Commissioners based on the General Meeting of Shareholders.

For 2007, the Company remunerated the Board of Commissioners and Board of Directors in the form of salaries, allowances and incentives for total of Rp7,329,786,666, and total of Rp5,741,590,000 in 2006.

Training for the Board of Directors

With the aim that the knowledge and skills of the Board of Directors are continuously updated and improved, Garuda Indonesia provides various training internal and external sessions for the Directors.

Such training may take the form of structured direction from senior officials in the area related to the respective responsibility or through relevant external executive courses. In addition, the Directors are regularly provided direction on socialization of new

peraturan terbaru, perkembangan dalam praktik-praktik tata kelola perusahaan, teknologi informasi, isu-isu yang timbul dalam manajemen risiko, juga perubahan-perubahan dalam standar akuntansi.

Di tahun 2007, Perusahaan menyelenggarakan seminar & sosialisasi antara lain mengenai :

1. Seminar etika bisnis, bekerjasama dengan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK).
2. Sosialisasi mengenai Undang Undang Perseroan Terbatas yang baru, yaitu UU no. 40 tahun 2007 pada bulan September 2007, yang diselenggarakan bekerjasama dengan Kantor Hukum ternama di Indonesia.

KOMITE-KOMITE DI BAWAH DEWAN KOMISARIS & DIREKSI

Dalam melaksanakan tugas pengawasannya, Dewan Komisaris didukung oleh Komite Audit. Rencananya di tahun 2008 akan ditambah dengan adanya pembentukan Komite Nominasi & Remunerasi di tingkat Komisaris serta Komite Manajemen Risiko di tingkat Direksi. Setiap Komite memiliki ketentuan masing-masing yang menetapkan tugas dan tanggung jawabnya sebagaimana telah disetujui oleh Dewan Komisaris. Penjabaran tugas dan wewenang Komite masing-masing dijabarkan dalam Piagam-piagam Komite.

Komite Audit

Komite Audit membantu Komisaris dalam menelaah informasi keuangan Perusahaan sebelum diterbitkan dan memantau laporan penilaian Audit Internal kepada komite termasuk Komisaris dalam hal risiko-risiko yang dihadapi Perusahaan dan penerapan manajemen risiko oleh Direksi. Komite Audit juga menelaah serta melaporkan kepada Komisaris segala persoalan menyangkut Perusahaan.

Setiap anggota Komite Audit harus menandatangani pernyataan kepatuhan terhadap Piagam Komite Audit dan Pernyataan Benturan Kepentingan (*Statement of Conflict of Interest*) secara berkala, minimal satu tahun sekali.

regulations, developments in corporate governance practices, information technology, issues surfacing in risk management, and changes in accounting standards.

In 2007, the Company held seminars & socialization on:

1. Seminar on business ethics in cooperation with the Commission for the Eradication of Corruption (KPK - Komisi Pemberantasan Korupsi).
2. Socialization of the new Law on Limited Liability Companies (PT - Perseroan Terbatas), UU no. 40 Year 2007, in September 2007, held in cooperation with a renowned legal consultant.

COMMITTEES UNDER THE BOARD OF COMMISSIONERS & BOARD OF DIRECTORS

In performing its supervisory duties, the Board of Commissioners is supported by the Audit Committee. It is planned that in 2008 there will be a Nomination & Remuneration Committee added at the level of the Commissioners as well as a Risk Management Committee at the level of the Directors. Each Committee possesses their respective provisions which determine their duties and responsibilities as approved by the Board of Commissioners. Description of duties and authority of the respective Committees is provided in the Committee Charters.

Audit Committee

The Audit Committee assists the Board of Commissioners in reviewing the Company's financial information prior to publication and monitors the internal audit assessment report to the Committee including the Board of Commissioners with respect to risks faced by the Company and application of risk management by the Board of Directors. The Audit Committee also reviews and reports to the Board of Commissioners all issues pertaining to the Company.

Every member of the Audit Committee shall sign a compliance statement to the Audit Committee Charter and a Statement of Conflict of Interest at least once in every year.

Dalam melaksanakan tugas-tugas pengawasan atau pengendalian, Komite Audit selalu berpedoman kepada *international best practices of Audit Committee* (*Blue Ribbon Committee, Hampell Report* etc) dan kode etik serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan komite audit. Selanjutnya etika dan norma Komite Audit dijabarkan dalam Piagam Komite Audit yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan ini.

Komite Audit harus memastikan bahwa setiap pelaksana fungsi pengawasan dan pengendalian tersebut memahami prasyarat-prasyarat sesuai Etika dan Norma Pengawasan dan Pengendalian. Komite Audit juga bertanggung jawab untuk mengidentifikasi adanya penyimpangan terhadap prasyarat-prasyarat tersebut. Dalam hal terjadinya penyimpangan, Komite Audit melaporkannya kepada Komisaris.

Berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris nomor JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007 telah dilakukan penggantian seluruh Komite Audit yang sebelumnya dijabat oleh Bambang Wahyudi, Sigid Moerkardjono dan Dewi Anggraeni di gantikan oleh Adi R Adiwoso (Ketua merangkap Anggota) Ahmadi Hadibroto (Anggota) dan Sally Salamah (Anggota). Adi Rahman Adiwoso dan Achmadi Hadibroto menjalankan tugas sebagai anggota independen Komite Audit.

Biografi Singkat Komite Audit

Adi Rahman Adiwoso (Ketua) Menjadi anggota Komite Audit dan Komisaris sejak 2007. Saat ini beliau masih menjabat sebagai Ketua Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG) dan Chairman & CEO di ACeS selain sebagai pendiri PT Pasifik Satelit Nusantara. Sebelumnya Adi Rahman Adiwoso menjadi Direktur Pemasaran di PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member dan COO di Orion Satellite Asia Pacific di Washington DC., Managing Director di PT Rajasa Hazanah Perkasa serta pernah aktif di Rasikomp Nusantara dan perusahaan Hughes Aircraft. Adi Rahman Adiwoso meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Aeronautical and Astronautical Engineering dari Purdue University dan gelar Master of Science diraihnya dari California Institute of Technology untuk bidang yang sama.

In performing duties on supervision or control, the Audit Committee is continuously guided by international best practices of Audit Committee (Blue Ribbon Committee, Hampell Report etc.) and code of ethics as well as other regulations related to the Audit Committee. Also, ethics and norms of the Audit Committee are described in the Audit Committee Charter, which is an integral part of the Company's Policy Guidelines.

The Audit Committee shall ensure that every operation of the supervision and control function understands the preconditions according to the Ethics and Norms of Supervision and Control. The Audit Committee is also responsible for identifying any violation to such preconditions. In the event of such a violation, the Audit Committee shall submit a report to the Board of Commissioners.

Based on Decision Letter of the Board of Commissioners No. JKTDU/SKEP/5054/07 dated 25 October 2007 there was a change in the composition of the Audit Committee. Positions previously held by Bambang Wahyudi, Sigid Moerkardjono and Dewi Anggraeni were replaced by Adi R Adiwoso (Chairman and Member), Ahmadi Hadibroto (Member) and Sally Salamah (Member). Adi Rahman Adiwoso and Achmadi Hadibroto serve as independent members of the Audit Committee.

Brief Biography of the Audit Committee

Adi Rahman Adiwoso (Chairman) Serves as member of the Audit Committee and Commissioner since 2007. Presently, he still serves as Chairman of the Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG) and Chairman & CEO at ACeS in addition of being the founder of PT Pasifik Satelit Nusantara. Previously Adi Rahman Adiwoso was Director of Sales of PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member and COO of Orion Satellite Asia Pacific in Washington DC., Managing Director of PT Rajasa Hazanah Perkasa and also previously active in Rasikomp Nusantara and Hughes Aircraft. Adi Rahman Adiwoso obtained his Bachelor of Science (BSc) degree in the area of Aeronautical and Astronautical Engineering from Purdue University and then received his Master of Science from the California Institute of Technology for the same area.

Ahmadi Hadibroto telah menjadi anggota Komite Audit sejak tahun 2007 dan merupakan anggota Komite Audit yang bukan anggota Komisaris. Beliau saat ini juga menjabat sebagai Ketua Ikatan Akuntan Indonesia, CEO Tax Advisory Services, KPMG Hadibroto Indonesia dan Anggota dari Institut Akuntan Publik Indonesia, International Fiscal Association & Center for Fiscal and Monetary Studies. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Presiden untuk Asean Federation of Accountant. Beliau meraih gelar Sarjana Ekonomi Akuntansi dari Universitas Indonesia dan Master of Science in Accounting dari University of Toledo, Ohio, USA.

Ahmadi Hadibroto has served as member of the Audit Committee since 2007 and is the member of the Audit Committee who is not concurrently a member of the Board of Commissioners. Presently, he also serves as Chairman of the Indonesian Accountants Association (Ikatan Akuntan Indonesia), CEO of Tax Advisory Services, KPMG Hadibroto Indonesia and Member of the Institute of Public Accountants of Indonesia, International Fiscal Association & Center for Fiscal and Monetary Studies. Previously he served as President for the ASEAN Federation of Accountants. He received his Bachelor degree in Accounting Economics from the University of Indonesia and Master of Science in Accounting from the University of Toledo, Ohio, USA.

Sally Salamah telah menjadi anggota Komite Audit sejak Oktober 2007. Beliau merupakan ahli akuntansi dan keuangan dengan pengalaman khusus di bidang evaluasi dan pengembangan Tata Kelola Perusahaan pada berbagai BUMN ternama seperti Pertamina, Indofarma, Peruri, Pusri, BRI, BNI, Petrokimia Gresik dan Pindad. Sebelumnya beliau menjabat sebagai anggota Komite Audit PT Jakarta Propertindo. Beliau meraih gelar Master of Professional Accounting dari University of Queensland, Brisbane, Australia pada tahun 1999 dan masih aktif sebagai dosen di Universitas Trisakti.

Sally Salamah has served as a member of the Audit Committee since October 2007. She is an expert in the area of accounting and finance with specific experience in the area of evaluation and development of Corporate Governance in various renowned SOEs such as Pertamina, Indofarma, Peruri, Pusri, BRI, BNI, Petrokimia Gresik and Pindad. Previously, she served as member of the Audit Committee of PT Jakarta Propertindo. She obtained her Master of Professional Accounting from the University of Queensland, Brisbane, Australia in 1999 and is currently active as a lecturer at Trisakti University.

Selama 2007, total pertemuan yang diadakan Komite Audit sebanyak 8 kali dengan rincian tingkat kehadiran sebagai berikut:

Throughout 2007, 8 meetings were held by the Audit Committee with details of attendance as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meetings	Hadir Attendance	Kehadiran% Attendance%
Bambang Wahyudi*	Ketua Komite Chairman	5	5	100%
Sigid Moerkardjono*	Anggota Member	5	5	100%
Dewi Anggraeni**	Anggota Member			
Adi R Adiwoso	Ketua Komite Chairman	3	3	100%
Ahmadi Hadibroto	Anggota Member	3	2	67%
Sally Salamah	Anggota Member	3	3	100%

** Pergantian komite audit 29 Oktober 2007 Replacement of Audit Committee, October 29, 2007
** Mengundurkan diri pada tanggal 17 Februari 2007 Resigned on February 17, 2007

LAPORAN SINGKAT PELAKSANAAN KEGIATAN KOMITE AUDIT

Sepanjang tahun 2007, Komite Audit telah melaksanakan beberapa kegiatan antara lain:

1. Peninjauan Piagam Komite Audit berdasarkan peraturan Mentri No Per-05/MBU/2006 tentang Komite Audit
2. Penyusunan *Work Plan* 2006/2007
3. Pertemuan dengan Direktur Keuangan
4. Pertemuan dengan Kantor Akuntan Publik/AAJ
5. Pembahasan Route Profitability Garuda Indonesia dengan VP Network Management dan VP Managerial Accounting
6. Pembahasan Corporate Account dengan VP Sales & Distribution dan GM Jakarta Raya
7. Pembahasan Network Management dan Second Base DPS dengan VP Network Management
8. Pembahasan CARGO dengan VP SBU Cargo
9. Pembahasan Fuel Management dan Fuel Efficiency dengan Tim Fuel Efficiency
10. Pertemuan rutin Komite Audit dengan SPI
11. Seleksi Akuntan Publik yang akan melakukan audit keuangan perusahaan tahun 2007 dan review hasil audit KAP
12. Peninjauan kasus "penyegelan pesawat Garuda Indonesia"
13. Peninjauan laporan audit SPI
14. Peninjauan atas RKAP tahun 2008

Hal-hal Yang Perlu Ditindaklanjuti

Berdasarkan aktivitas selama 2007, pada awal 2008 Komite Audit merekomendasikan Dewan Komisaris untuk memberikan nasihat/masukan kepada manajemen antara lain untuk:

1. Memperbaiki pendokumentasian suatu kegiatan sehingga lebih akuntabel dan transparan
2. Menyempurnakan "Garuda Indonesia Procurement Manual October 10, 2001"
3. Melakukan evaluasi atas sistem pengendalian *intern* perusahaan yang dapat dilakukan oleh internal audit ataupun pihak eksternal
4. Mengevaluasi kebijakan akuntansi
5. Memperbaiki RKAP tahun 2008 (jika masih memungkinkan)

BRIEF REPORT ON PERFORMANCE AND ACTIVITIES OF THE AUDIT COMMITTEE

In 2007, the Audit Committee accomplished a number of activities, including:

1. Review of the Audit Committee Charter, based on the Regulation of the Minister No Per-05/MBU/2006 concerning Audit Committee
2. Formulation of Work Plan 2006/2007
3. Meeting with the EVP Finance
4. Meeting with the Public Accountant/AAJ
5. Discussion on Garuda's Route Profitability with VP of Network Management and VP of Managerial Accounting
6. Discussion on Corporate Accounts with VP of Sales & Distribution and GM Jakarta Raya
7. Discussion on Network Management and Second Base DPS with VP of Network Management
8. Discussion on CARGO with VP of Cargo SBU
9. Discussion on Fuel Management and Fuel Efficiency with the Fuel Efficiency Team
10. Routine Meetings with SPI (Internal Audit)
11. Selection of Public Accountant to perform the Company's financial audit for 2007 and review of the results of the audit by the Public Accountant
12. Review of the "ban on Garuda aircraft"
13. Review of audit report of SPI (Internal Audit)
14. Review of RKAP (Work Plan & Budget) for 2008

Findings/Issues for Follow-Up

Based on activities throughout 2007, in early 2008 the Audit Committee recommended that the Board of Commissioners provide advice/opinions to management, among others, to:

1. Improve documentation of activities such will render the Company more accountable and transparent
2. Enhance the "Garuda Indonesia Procurement Manual October 10, 2001"
3. Perform an evaluation on the Company's internal control system, which may be carried out by an internal auditor or an external party
4. Evaluate accounting policies
5. Revise RKAP (Work Plan & Budget) Year 2008 (if still possible)

PERKARA PENTING YANG DIHADAPI OLEH PERUSAHAAN

Dari waktu ke waktu, Perusahaan terlibat dalam berbagai tindakan hukum/ tuntutan dari pihak ketiga yang terkait dengan kegiatan operasional dan bisnis Perusahaan.

Selama 2007, perkara-perkara penting yang dihadapi perusahaan adalah antara lain, sebagai berikut:

SIGNIFICANT CASES FACED BY THE COMPANY

From time to time, the Company is involved in a number of legal actions/cases with third parties related to the Company's business and operational activities.

Throughout 2007, significant cases faced by the Company among others are as follows:

No	Nomor Perkara Case No.	Jenis & jumlah Gugatan Amount & Type	Materi Perkara Cases	Posisi Position	Status Perkara Case Status
1.	No.02/Pdt.G/ 2006/ PN.JKT. PST	US$ 2.811.111	Pemutusan Perjanjian Cancellation of Agreement	Tergugat Defendant	Banding Appeal
2.	No. 277/Pdt.G/2006/ PN.JKT.PST	a. Imateriil un-material Rp.40.000.000 b. Materiil material Rp624.209.900	Meninggalnya penumpang Passenger's death	Tergugat Defendant	Banding Appeal
3.	No. 397/PDT.G/2006/ PN.JKT.PST	a. Dana talangan berikut bunga Guarantee money (incl. interest) Rp.500.000.000 b. Biaya bongkar pasang Cost to install & uninstall Rp.1.000.000.000 c. Keuntungan yang diharapkan Expected profit US$ 1.380.000	Pemutusan Perjanjian Cancellation of Agreement	Tergugat Defendant	Banding Appeal
4.	No.54/PATEN/2006/ PN. NIAGA.Jkt.Pst	Pembatalan Paten Cancellation of patent	Pengunaan Sistem Online Payment Utilization of online payment system	Penggugat Plaintiff	Banding Appeal

5.	No. 12691/TE/MW/AVH	a. Ganti rugi sebesar Indemnity US$4,167,375 b. Bunga sebesar 6% per tahun sejak tanggal 23 November 2001 hingga tanggal pelaksanaan pembayaran Interest 6% p.a. since 23 Nov 2001 until payment date c. Biaya jasa professional dan pengeluaran lain US$840,000 serta membayar biaya perkara Other professional fee and cost as well as court fee	Kerusakan pada Mesin yang diperbaiki Damage on the repaired engine	Penggugat Plaintiff	Kasus Ditutup Case Closed

Dari perkara-perkara yang dihadapi oleh Garuda Indonesia tersebut di atas, tidak ada perkara yang apabila diputus dengan mengalahkan Garuda Indonesia akan berdampak *negative* bagi kegiatan usaha dan kondisi keuangan Perusahaan.

No legal proceedings are currently faced, by the Company which, if ruled against the Company, may render a material effect of the financial condition and business continuity of the Company.

MANAJEMEN RISIKO

Perusahaan perlu memastikan bahwa dalam setiap aktivitas yang dilakukannya tidak hanya berorientasi untuk mendapatkan keuntungan, tetapi juga harus mampu menjaga kesinambungan operasi, citra dan reputasi positif dimata *stakeholders* terkait. Kesinambungan ini penting untuk melindungi kepentingan para karyawan, pengguna jasa, para pemegang saham, lingkungan, masyarakat sekitar, serta *stakeholders* terkait lainnya. Oleh karena itu manajemen risiko yang efektif merupakan hal penting yang harus mendapatkan perhatian dari seluruh jajaran Komisaris, Direksi dan setiap karyawan Perusahaan. Setiap tingkat Karyawan Pimpinan mempunyai tanggung jawab untuk mengelola risiko dari keseluruhan alur proses mulai dari pra-proses, proses dan pasca-proses.

RISK MANAGEMENT

The Company needs to ensure that every activity undertaken is not merely profit oriented, but also to maintain the sustainability of operations, image and reputation in the eyes of the relevant stakeholders. Such sustainability is important to protect the interests of employees, consumers, shareholders, environment, surrounding community as well as other relevant stakeholders. As such, effective risk management is an important aspect which must be considered by all levels, from Commissioners, Directors to each Employee of the Company. Each level of Supervising Officer is responsible to manage risks from the overall flow of processes, starting with the pre-process, process and post-process.

Sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang industri penerbangan domestik dan internasional, Garuda Indonesia dihadapkan kepada beragam risiko, yang dapat dikelompokkan menjadi:

- Risiko strategis (reputasi), merupakan risiko yang timbul sehubungan dengan diambilnya atau tidak diambilnya suatu keputusan yang mempengaruhi pencapaian strategi Perusahaan.
- Risiko operasional, merupakan risiko baik langsung maupun tidak langsung yang timbul akibat kegagalan atau tidak memadainya proses pengendalian, baik yang disebabkan oleh sumber daya manusia, sistem maupun akibat kejadian-kejadian di luar Perusahaan
- Risiko keuangan, merupakan risiko kerugian yang timbul secara langsung maupun tidak langsung dalam bidang keuangan yang disebabkan oleh fluktuasi nilai tukar mata uang, harga komoditi bahan bakar, perubahan nilai suku bunga, ketidakmampuan dari pihak-pihak yang berhutang.
- Risiko 'hazard' (keadaan bahaya), merupakan akibat dari tindakan teroris, kondisi politik, keadaan cuaca, gangguan bisnis, *general liabilty, liability* pihak ketiga.

Dalam mengelola risiko-risiko yang dihadapi Garuda Indonesia, manajemen risiko menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proses perencanaan, pelaporan serta penilaian kontrol dimana Perusahaan senantiasa mencari dan melibatkan keahlian dan pengetahuan para anggota tim dari seluruh fungsi Perusahaan.

Tujuan dari Manajemen Risiko adalah untuk menciptakan pendekatan menyeluruh dan terintegrasi untuk mengantisipasi, mengindentifikasi, mengukur, memprioritaskan, dan mengelola portofolio risiko-risiko bisnis yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan Perusahaan. Tim ini kemudian secara formal akan ditetapkan menjadi suatu Grup dalam struktur tata kelola dan memiliki tanggung jawab kepada Direksi. Rencananya tim ini juga akan melaporkan aktivitas-aktivitasnya ke Komite Manajemen Risiko yang rencananya akan dibentuk di tahun 2008/2009. Upaya-upaya untuk mengelola risiko yang dihadapi Perseroan telah tertuang dalam Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) bab 10 mengenai Kebijakan Pengelolaan Risiko.

As a Company engaged in the domestic and international aviation industry, Garuda Indonesia is faced with a variety of risks, which may be grouped into:

- Strategic risk (reputation) is risk arising pertaining to whether or not a decision is taken which affects the achievement of the Company's strategies.
- Operational risk is a risk arising either directly or indirectly from the failure or inadequacy of the control process, either caused by human resource (people), system or occurrences outside of the Company
- Financial risk is a risk of loss arising either directly or indirectly in the financial side due to fluctuations in currencies, price of fuel, changes in the interest rates, or the incapability of parties to make payments on debts to the Company.
- Risk of 'hazard' is caused by actions of terrorism, political conditions, weather conditions, business disruptions, general liability, liability of third parties.

In managing risks faced by Garuda Indonesia, risk management is an integral element of the planning, reporting and control evaluation processes, wherein we continuously seek and involve the expertise and knowledge of team members from all functions within the Company.

The purpose of Risk Management is to create a comprehensive and integrated approach to anticipate, identify, measure, prioritize and manage a portfolio of business risks that could affect the achievement of the Company's objectives. This team will then be formally determined as a Group in the governance structure and will be responsible to the Board of Directors. It is planned that this team will also report its activities to the Risk Management Committee, which will be formed in 2008/2009. Measures for managing risks faced by the Company have been provided in the Company's Policy Guidelines (PKP - Pedoman Kebijakan Perusahaan) chapter 10 on Policies for Risk Management.

Dalam kerangka kerja Manajemen Risiko, Komite Audit dan Internal Audit berfungsi sebagai pihak yang independen dan objektif yang membantu mengevaluasi kepatuhan dan meningkatkan efektifitas manajemen risiko, pengendalian internal dan *corporate governance* melalui pendekatan sistematik dan metodologi yang berdasarkan risiko (*risk based*).

In the Risk Management framework, the Audit Committee and Internal Audit function as independent and objective parties assisting in the evaluation of compliance and enhancing the effectiveness of risk management, internal control and corporate governance through a systematic approach and risk based methodology.

RENCANA PENINGKATAN *GCG* DI TAHUN 2008

Sebagai Perusahaan yang dinamis, Garuda Indonesia menyadari bahwa tuntutan akan sistem, struktur dan implementasi Tata Kelola Perusahaan akan selalu meningkat dari tahun ke tahun. Untuk itu, kami berencana melakukan peningkatan berikut ini:

1. Melanjutkan pembentukan Komite di tingkat Komisaris, yaitu Komite Nominasi & Remunerasi dan Komite Kebijakan Corporate Governance
2. Melanjutkan proses pembentukan Komite di tingkat Direksi, yaitu Komite Risiko
3. Memperkuat kebijakan dan praktik-praktik tata kelola perusahaan
4. Menyebarluaskan sosialisasi kebijakan dan praktik-praktik *GCG* kepada seluruh karyawan.
5. Melakukan diagnosis implementasi *GCG* bekerjasama dengan Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan (BPKP)
6. Melakukan program pelatihan / seminar bagi Komisaris dan Direksi untuk meningkatkan pemahaman dan wawasan terkait Corporate Governance
7. Melanjutkan program internalisasi Corporate Values FLY-HI melalui aspek leadership, sistem dan karyawan
8. Mengintegrasikan manual-manual perusahaan untuk meningkatkan "*controllability*" manual
9. Merancang dan implementasi "Enterprise Risk Management (ERM)"

PLANS TO ENHANCE GCG IN 2008

As a dynamic organization, Garuda Indonesia realizes the demand for systems, structures and implementation of Corporate Governance will continuously rise throughout the years. In anticipation of this, we plan to achieve the following enhancements:

1. Progressing with the formation of the Nomination & Remuneration Committee and the Committee on Policies of Corporate Governance at the level of Commissioners
2. Progressing with the process of forming the Risk Committee at the level of Directors
3. Strengthening policies and practices of corporate governance
4. Disseminating materials to socialize GCG policies and practices to all employees
5. Performing a diagnosis on the implementation of GCG in cooperation with BPKP (Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan)
6. Conducting training programs/seminars for the Commissioners and Directors to enhance understanding and outlook related to Corporate Governance
7. Progressing with the internalization program of the Corporate Values FLY-HI through the aspects of leadership, systems and employees
8. Integrating the Company's manuals to improve the "controllability" of the manuals
9. Designing and implementing the "Enterprise Risk Management (ERM)"

Laporan Keberlanjutan

Sustainability Report

Sejalan dengan berbagai perkembangan yang telah dicapai, Garuda Indonesia juga memberikan perhatian terhadap aspek lingkungan, etika dan tanggung jawab sosial. Implementasi dari komitmen tersebut dilaksanakan melalui berbagai program yang memberikan manfaat dan nilai tambah bagi para *stakeholders* perusahaan, yakni para pelanggan, mitra usaha, pemegang saham serta masyarakat luas pada umumnya.

In line with various achieved improvements, Garuda Indonesia also focuses on the environment, ethics and social responsibility. The implementation of our commitment is conducted through different programs that generate benefit and add value to stakeholders including customers, business partners, shareholders and communities.

Sebagai bagian dari kepedulian kepada lingkungan, Garuda Indonesia bekerjasama dengan WWF untuk program penanaman 100 ribu pohon di kawasan seluas 250 hektar di Palangkaraya-Kalimantan.

As part of its concern for the environment, Garuda Indonesia is working together with WWF to plant 100,000 new trees program on 250 hectares of land in Palangkaraya, Kalimantan.

Berbagai kegiatan Tanggung Jawab Sosial yang dilaksanakan pada tahun 2007 antara lain adalah:

BAGI PARA PELANGGAN

Memberikan kemudahan

Garuda Indonesia menyadari bahwa para pelanggan senantiasa mengharapkan kemudahan, kenyamanan dan rasa aman dalam melakukan perjalanan. Pemahaman dan kesadaran ini kiranya penting untuk dihayati bersama dalam kaitan dengan peran dan tuntutan agar Perusahaan dapat memberikan manfaat dan nilai tambah yang sebesar-besarnya bagi para pelanggan.

Keseriusan usaha Garuda Indonesia dalam melakukan aspek-aspek pelayanan tersebut diatas membuahkan hasil dengan mendapatkan penghargaan "Prima Utama, Prima Madya dan Prima Pratama" dari Departemen Perhubungan buat keenam belas kantor cabang yang tersebar di Indonesia.

Garuda Indonesia juga mencoba untuk mendekatkan diri pada para pelanggan dengan cara membuka 3 rute penerbangan baru domestik yaitu Jakarta – Palangkaraya (pp), Yogyakarta-Balikpapan (pp) dan Balikpapan-Denpasar via Makassar (pp).

Various Social Responsibility activities conducted in 2007 were as follows:

TO OUR CUSTOMERS

To provide ease in travel

Garuda Indonesia realizes that customers need ease, comfort and security when travelling. This understanding and awareness must be fully comprehended in line with the Company's role and demand to provide optimum benefits and added value to our customers.

Garuda Indonesia's serious efforts in improving our service has rewarded us with the Prima Utama, Prima Madya and Prima Pratama Awards from Department of Transportation for our sixteen branch offices throughout Indonesia.

Garuda Indonesia also tried to embrace customers by opening 3 new domestic flights: Jakarta – Palangkaraya (vv), Yogyakarta – Balikpapan (vv) and Balikpapan – Denpasar via Makasar (vv).

Service Center Nusa Dua- Bali, merupakan bagian dari upaya Garuda Indonesia untuk terus memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi para pelanggan.

A new service center in Nusa Dua-Bali is part of Garuda Indonesia's effort to provide ease and comfort for customers.

Sebagai upaya memelihara hubungan baik dengan para pelanggan setia, Garuda Indonesia telah melaksanakan pertemuan Garuda Indonesia Frequent Flyer (GFF), antara lain di Surabaya. Melalui acara tersebut Garuda Indonesia menyampaikan informasi mengenai berbagai pelayanan yang ditingkatkan. Disamping itu, Garuda Indonesia juga menerima berbagai masukan dan saran dari para pelanggan demi perbaikan pelayanan.

Peresmian Garuda Indonesia Indonesia Service Center di Nusa Dua Bali juga merupakan bagian dari upaya untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan. "*Service Center*" ini menyediakan berbagai layanan darat (*ground services*) yang terintegrasi (*one stop service*). Antara lain layanan reservasi, *ticketing, city check-in*, Garuda Indonesia Frequent Flyer (GFF), Kiosk (layanan informasi menggunakan IT), Garuda Indonesia Shop serta bentuk-bentuk layanan jasa lainnya yang terkait dengan kegiatan penerbangan.

Garuda Indonesia terus mengupayakan berbagai pengembangan demi kenyamanan pelanggan. Demi mempermudah pelanggan dalam menikmati

In order to preserve good relationships with our loyal customers, Garuda Indonesia organized a Garuda Indonesia Frequent Flyer (GFF) meeting in Surabaya. Through the program, Garuda Indonesia conveyed information regarding the numerous improvements to services. In addition, Garuda Indonesia received feedback and suggestions from our customers to further improve our services.

The opening of the Garuda Indonesia Service Center in Nusa Dua Bali is also part of our effort to provide ease and comfort. This "Service Centre" provides several integrated ground services (one stop service) such as reservations, ticketing, city check-in, Garuda Indonesia Frequent Flyer (GFF), Kiosk (IT based information service), Garuda Indonesia Shop and other related flight activities.

Garuda Indonesia continuously makes developments for the sake of customer comfort. To ensure our customers continue to enjoy our service, we co-operate with a

pelayanannya, Perusahaan menjalin kerjasama dengan beberapa instansi pemerintah dan swasta. Kerjasama ini antara lain dengan Pertamina, ABN AMRO Bank, Bank BRI, HIPMI dan Japan Association Travel Agency (JATA).

number of government and private institutions. The co-operation is among others with Pertamina, ABN AMRO, Bank BRI, HIPMI and the Japan Association Travel Agency (JATA).

Disamping itu, sebagai upaya untuk mengikuti perkembangan bisnis saat ini yang telah memasuki era kolaborasi berlandaskan pada prinsip "keterbukaan". maka Garuda Indonesia terus berupaya untuk menjalin hubungan dengan para pelanggan melalui cara berkomunikasi, mendengar keluhan maupun saran pelanggan, meneliti kebutuhan yang belum terpenuhi serta mengemukakan program/produk perusahaan secara efektif. Melalui upaya tersebut diharapkan akan membangun loyalitas *customer* terhadap produk perusahaan.

In addition, as part of our effort to keep up with current business developments in the collaboration era based on the "openness" principle, Garuda Indonesia continues to maintain relationships with our customers by communicating, listening to complaints and suggestions, observing unfulfilled needs and promoting our program/products effectively. We hope to build customer loyalty for our products through these efforts.

Berkaitan dengan upaya-upaya tersebut, maka sejak tahun 2001 Garuda Indonesia membuka pusat pengaduan konsumen 24 jam melalui Garuda *Call Center* pada nomor telpon 0 804 1807 807, disamping media lainnya yaitu *Suggestion Form* yang tersedia di pesawat, Media Cetak, *Website* Garuda, *E-mail,* Telepon, dan Kunjungan Langsung (*Visit*).

To support its work toward improving customer service, Garuda Indonesia opened a 24 hour Call Centre in 2001 at 0 804 1807 807, along with other media, such as a Suggestion Form, which is available in our planes, Printed Media, Garuda Website, E-mail, Telephone and Direct Visits.

	Tahun Year 2006	Tahun Year 2007
Total Suara Pelanggan Total Customer's Voice	4534	4456
Jumlah Keluhan/Komplain Number of Complaints	3074	3145

Selama tahun 2007, dari penumpang yang berjumlah lebih dari 9 juta orang, Garuda Indonesia menerima sebanyak 4456 "suara pelanggan", dimana 3145 diantaranya merupakan keluhan/pengaduan (*complaint*), dan sisanya 1131 merupakan masukan/saran dan pujian atas pelayanan. Sembilan puluh persen (90%) dari suara pelanggan (baik keluhan, masukan/saran dan pujian) yang diterima telah dapat ditanggapi dan tindaklanjuti dengan baik, dan rata-rata waktu penyelesaian antara 2 – 14 hari, kecuali untuk keluhan yang membutuhkan tindakan lebih lanjut yaitu keluhan yang melibatkan lembaga hukum.

In 2007, of its 9 million passengers, Garuda Indonesia received 4,456 'customer voices', 3,145 of were complaints and the remaining of 1,131 were feedback/suggestions and compliments for our service. We responded and followed up on 90% of the complaints with an average settlement duration of between 2 to 14 days, except for those that needed further follow up such as complaints involving legal institutions.

Pada tahun 2007 Garuda Indonesia mengeluarkan biaya kompensasi atas keluhan pelayanan sebesar Rp27.8 milyar, meningkat 15% dibandingkan tahun 2006 yang sebesar Rp24,3 milyar.

In 2007, Garuda Indonesia spent Rp27.8 billion in compensation for complaints, an increase of 15% compared with 2006, which was only Rp24.3 billion.

Dengan memperhatikan dan menindaklanjuti setiap pengaduan yang masuk, Perusahaan mengharapkan para pelanggan akan dapat merasakan komitmen dalam memberikan pelayanan terbaik. Disamping itu bagi Garuda Indonesia setiap keluhan pelanggan merupakan "*valuable capital*" untuk meningkatkan kinerja pelayanan. Oleh karenanya Garuda Indonesia membentuk, dan mengembangkan *system* untuk menangani *complaint*, yang disebut *Customer Complaint Management System*.

By paying attention and following up on each complaint received, the Company hopes that customers can sense our commitment in giving the best service. In addition, Garuda Indonesia regards every complaint as "valuable capital" to improve our service performance. Hence, Garuda Indonesia has formed and developed a system for handling complaints called the Customer Complaint Management System.

Masa Liburan

Sebagai upaya memenuhi harapan para pelanggan yang selalu meningkat pada musim liburan sekolah maupun lebaran, Garuda Indonesia menyiapkan tempat duduk atau penerbangan ekstra pada periode "*peak season*".

Holiday Season

As part of our effort to fulfill the elevated customer expectations during the school holiday season and Lebaran, Garuda Indonesia always prepares extra seats and flights during peak seasons.

Masa ini biasanya terjadi pada Juni – Juli seiring dengan liburan sekolah. Selain itu, peningkatan jumlah pelanggan juga terjadi pada saat Lebaran. Bahkan dalam menghadapi lonjakan pelangganpun Garuda Indonesia selalu siap untuk memuaskan para pelanggannya.

Peak seasons usually fall within June–July in line with the school holiday and during Lebaran. Even when facing a massive increase in passengers, we are always ready to serve our customers.

Pada musim liburan sekolah bulan Juni – Juli 2007 menambah 15.406 kursi dalam 38 kali penerbangan ekstra ke berbagai kota tujuan yang diprediksi mengalami lonjakan, yaitu Ampenan, Denpasar dan Jeddah. Sedangkan dalam rangka menyambut hari raya Lebaran yang jatuh pada bulan Oktober 2007, Garuda Indonesia menambah 29.475 kursi dalam 148 kali penerbangan ekstra ke 9 kota tujuan, yaitu Denpasar, Yogyakarta, Padang, Solo, Singapura, Kuala Lumpur, Hongkong, Guangzhou dan Shanghai. Sementara pada rute penerbangan lainnya, lonjakan arus pelanggan masih mampu dilayani penerbangan reguler.

During the school holiday season in June–July 2007, we added 15,406 seats in 38 extra flights to various destinations that were predicted to encounter a large increase of passengers, namely Ampenan, Denpasar and Jeddah. To prepare for the Lebaran holiday in October, Garuda Indonesia added 29,475 seats in 148 extra flights to 9 destinations, namely Denpasar, Yogyakarta, Padang, Solo, Singapore, Kuala Lumpur, Hongkong, Guangzhou and Shanghai. Meanwhile, our regular flights were still able to manage the great increase in other flight routes.

Sesuai dengan nilai kerja yang dianut yaitu "*flexible response*" maka Garuda Indonesia melakukan langkah-langkah antisipasi seperti menambah jumlah penerbangan dan menambah jumlah kursi. Semua ini dilakukan semata-mata demi memenuhi kebutuhan para pelanggan kami yang setia.

In accordance with our work value for "flexible response", we took steps to fulfill our loyal customer's needs by adding to the number of flights and seats in anticipation of peak seasons. This is part of our effort to fulfill our loyal customers' needs.

Penanganan Krisis

Ditengah upaya untuk terus meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi para pelanggan, pada bulan Maret 2007 terjadi musibah, yaitu kecelakaan yang menimpa pesawat Garuda Indonesia GA-200 di Bandara Adisucipto Yogyakarta pada 7 Maret 2007.

Crisis Management

Amidst our efforts in to increase security and comfort for our customers, an accident occurred to Garuda Indonesia GA-200 flight at Adisucipto Yogyakarta Airport on March 7, 2007.

Pesawat GA-200 melayani rute Jakarta-Yogyakarta, berangkat dari Jakarta tepat waktu pukul 06:00 WIB dan tiba di Yogyakarta rencananya pukul 06:55 WIB. Pesawat jenis Boeing 737 seri 400 tersebut membawa 133 pelanggan yang terdiri dari 13 kelas bisnis dan 120 kelas ekonomi. Selain pelanggan, pesawat juga mengangkut 7 orang awak pesawat.

The GA-200 aircraft that served the Jakarta–Yogyakarta route departed from Jakarta at 6:00 a.m. and planned to arrive in Yogyakarta at 6:55 a.m. The Boeing 737-400 series type of airplane was carrying 133 customers, consisting of 13 customers in business class and 120 in economy class. Besides carrying the customers, the plane carried 7 cabin crew.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan 21 pelanggan meninggal dunia dan 112 pelanggan lainnya selamat, sementara awak pesawat yang selamat berjumlah 6 orang dan 1 orang meninggal dunia.

The accident resulted in 21 customer casualties and 112 customer survivors, 1 cabin crew casualty and 6 cabin crew survivors.

Sesaat setelah dievakuasi, para pelanggan yang menjadi korban dalam musibah tersebut langsung dibawa ke rumah sakit terdekat. Kegiatan evakuasi juga dibantu oleh kesatuan TNI-AU, TNI-AD dan Polri. Bersamaan dengan hal tersebut Pimpinan Perusahaan juga tiba di Yogyakarta untuk menyampaikan permohonan maaf dan rasa duka cita yang dalam kepada para pelanggan yang menjadi korban musibah tersebut.

Soon after being evacuated, the victims were rushed to the nearest hospital. The evacuation process was assisted by members of the air force, infantry and the police. Along with the evacuation process, the President & CEO arrived in Yogyakarta to convey his apologies and deepest condolences to victim's families.

Untuk membantu keluarga korban menuju ke Yogyakarta dan kembali ke Jakarta, Garuda Indonesia Indonesia menyediakan beberapa penerbangan ekstra ke Yogyakarta. Untuk membantu memperlancar komunikasi dengan keluarga korban, Garuda Indonesia membuka Posko Garuda Indonesia di Bandara Soekarno-Hatta dan menyebarluaskan nomor telpon yang dapat dihubungi.

To help the victims' families fly to Yogyakarta and return to Jakarta, Garuda Indonesia provided several extra flights to Yogyakarta. Garuda Indonesia opened the Garuda Indonesia Emergency Post at Soekarno-Hatta airport to help victims' families communicaties and spread Garuda Emergency's contact number.

Sehari setelah kejadian, Garuda Indonesia mulai menerbangkan jenazah korban ke masing-masing keluarga di Jakarta.

One day after the accident, Garuda Indonesia started to fly the bodies of the deceased to their families in Jakarta.

Dalam menghadapi kecelakaan tersebut Garuda Indonesia memiliki komitmen untuk mengedepankan para pelanggan sebagai prioritas yang utama

In response to the accident, Garuda Indonesia has a commitment to uphold the customers as its main priority.

- *Pelanggan yang mengalami luka*
  Tiga hari setelah kecelakaan, Perusahaan mulai menyerahkan uang simpati kepada seluruh pelanggan GA-200 masing-masing sebesar Rp.25 juta. Penyerahan uang simpati ini dilaksanakan oleh Garuda Indonesia dengan cara mengunjungi kediaman pelanggan GA-200 atau ke rumah sakit dimana pelanggan tersebut dirawat.

- *The injured customers*
  Three days after the accident, the Company handed out condolence funds to all GA-200 passengers amounting to Rp25 million/customer. The funds were delivered directly by Garuda Indonesia employees to their homes or hospitals where they were being treated.

Selain itu, untuk pelanggan yang cedera atau terluka, Perusahaan mengusahakan kerjasama dengan pihak asuransi untuk membayar biaya pengobatan termasuk uang penggantian terhadap bagasi pelanggan.

- *Pelanggan yang meninggal*
  Untuk menyatakan rasa berduka yang mendalam kepada para pelanggan yang meninggal dalam kecelakaan tersebut dan juga untuk membantu meringankan beban yang dalam, Perusahaan menyerahkan uang santunan kepada keluarga korban GA-200 masing-masing sebanyak Rp.600 juta dan penghibahan sisa "mileage" kepada keluarga korban anggota Garuda Indonesia Frequent Flyer (GFF) yang meninggal. Hal ini dilaksanakan tepat 8 hari setelah kejadian.

KOMITMEN KESELAMATAN

Kebijakan tentang Keselamatan
"Keselamatan merupakan nilai dasar perusahaan kami, karena kami benar-benar peduli dengan para pelanggan dan karyawan kami".

Komitmen Kami
- Mempertahankan reputasi kami dalam industri penerbangan melalui usaha investasi yang dilakukan secara berkelanjutan pada pelatihan keselamatan, teknologi dan sistim keselamatan juga pada keamanan penerbangan.
- Mendukung seluruh metode yang efisien dalam mengelola dan mengkomunikasikan keselamatan, keamanan dan kepatuhan peraturan (*regulation compliance*).
- Memastikan bahwa internal audit rutin pada keselamatan dilaksanakan.
- Memastikan bahwa setiap insan Garuda Indonesia berpartisipasi dalam proses internal audit keselamatan tersebut, termasuk pada pihak ke tiga, *supplier* dan agen kami.

Berikut adalah hal-hal yang berkaitan dengan komitmen pada kebijakan keselamatan kami, yaitu:

Sejak tahun 1997 Garuda Indonesia memiliki departemen yang secara khusus menangani bidang *aviation safety and security* dimana pada saat ini unit ini 11 orang diantaranya

In addition, for the injured or wounded customers, the Company exerted every effort to cooperate with insurance companies to pay medical costs, including reimbursement of customer baggage.

- *The deceased customers*
  To express our deepest condolences to the families of the deceased and also to help them ease their burden, the Company provided compensation of Rp600 million to each family and granted the remaining "mileage" to members of Garuda Indonesia Frequent Flyer (GFF) families. This was carried out 8 days after the accident.

SAFETY COMMITMENT

Rules of Safety
Safety is our basic corporate value because we really care for our customers and employees.

Our Commitment
- To maintain our reputation in the airline industry through continuous investment efforts in safety training, technology and safety systems as well as flight safety.
- To support all efficient methods in managing and communicating safety, security and regulation compliance.
- To ensure a routine internal audit on safety is conducted.
- To ensure the participation of every employee in the safety routine internal audit process, including third parties, suppliers and agents.

The following is related to our commitment on safety policy:

In 1997 Garuda Indonesia established a division to specifically handle aviation safety and security, currently employing 11 people as 'safety specialists'.

adalah *safety specialist*. Keselamatan telah menjadi bagian dari sistem di Garuda Indonesia, sehingga telah menjadi kultur bagi seluruh karyawan dalam melaksanakan seluruh aspek kegiatan perusahaan, khususnya dalam sistim pengoperasian penerbangan, pemeliharaan dan perawatan pesawat, pendidikan dan pelatihan dan lain lain.

Safety has become a part of Garuda Indonesia's system and corporate culture for all employees in all aspects of corporate activities, especially in flight operational systems, aircraft care and maintenance, education and training as well as other related activities.

Garuda Indonesia pada tahun 2007 telah menerapkan FOQA (Flight Operation Quality Assurance) pada setiap tipe pesawat Boeing 747-400, Airbus-300, Boeing 737 *series*, termasuk Boeing 737-800 Next Generation. FOQA dimaksud adalah *software* yang berfungsi untuk menganalisa data penerbangan, sehingga apabila terjadi suatu deviasi akan segera dapat diketahui secara dini.

In 2007, Garuda Indonesia implemented FOQA (Flight Operation Quality Assurance) on each of its Boeing aircraft series, including Boeing 747-400, Airbus-300, and Boeing 737 including Boeing 737-800 Next Generation. FOQA is a software application for analyzing flight data, allowing us to detect any deviation early.

Dalam upaya Perusahaan untuk terus memegang teguh kebijakan keselamatan, maka Garuda Indonesia yang merupakan satu-satunya anggota IATA di Indonesia senantiasa selalu meningkatkan *standard* keamanan penerbangannya. Pada tahun 2007 Garuda Indonesia terus melakukan persiapan untuk memperoleh sertifikat Operasional Safety Audit atau IOSA dari Asosiasi Transportasi Udara International (IATA). Upaya ini dilakukan sejak Oktober 2004 dan hingga saat ini telah berhasil memenuhi 800 Check-list persyaratan IOSA Certification.

As part of the Company's effort to continuously uphold safety, Garuda Indonesia, as the only member of International Air Transport Association (IATA) in Indonesia, always increases the standard of its flight safety. In 2007, Garuda Indonesia carried on its preparation to obtain 'Operational Safety Audit' certificate or IOSA from IATA. This effort has been conducted since October 2004, and has succeeded in fulfilling 800 of the IOSA Certification requirements.

Sebagai anggota IATA Garuda Indonesia juga wajib mengikuti program pelatihan yang diterapkan oleh organisasi penerbangan internasional – ICAO (International Civil Aviation Organization) dan IATA. Salah satu program latihan yang tersedia adalah pelatihan ALAR (Approach and Landing Accident Reduction), yang tujuannya adalah menghindari terjadinya kecelakaan pada saat pesawat melakukan proses "*approach*" dan "*landing*".

As a member of IATA, Garuda Indonesia is also required to join the training program held by ICAO (International Civil Aviation Organization) and IATA. One of the available programs is ALAR (Approach and Landing Accident Reduction), focused on avoiding accidents in "approach" and "landing" processes.

Pelatihan ini dilakukan melalui berbagai simulasi dalam simulator. Sebagai bagian dari pelaksanaan program ALAR adalah pelaksanaan pelatihan CFIT (Control Flight Into Terrain) yaitu pelatihan mengenai cara menghindari bukit dalam suatu penerbangan.

This training was conducted through various simulations. Part of the ALAR implementation program is the CFIT (Control Flight Into Terrain) training, which is a training on ways to maneuver over hilly terrain during a flight.

Selain perihal yang telah disebut diatas, berkat keseriusan dalam hal keselamatan maka Garuda Indonesia Maintenance Facility Aero Asia (GMF-AA) sebagai "bengkel perbaikan" telah mendapatkan sertifikat dari European Aviation Safety Agency (EASA, Uni Eropa), Federal Adviation Administration (FAA, Amerika Serikat) dan lain lain.

Owing to our seriousness about safety, the Garuda Indonesia Maintenance Facility Aero Asia (GMF-AA) "repair shop" has received certification from the European Aviation Safety Agency (EASA, European Union), the Federal Aviation Administration (FAA, United States) and others.

Garuda Indonesia bekerjasama dengan Yayasan Maria Monique dan R.S. Ortopedi Jawa Tengah membantu mewujudkan keinginan Risma Anggraini (12 thn) mendapatkan kaki palsu.

Garuda Indonesia in cooperation with Maria Monique Foundation and Orthopedic Hospital in Central Java fulfilled 12 year old Risma Anggaraini's wish for an artificial leg.

Komitmen Garuda Indonesia juga menghasilkan predikat I dalam Hasil Audit Kepatuhan terhadap Peraturan Keselamatan oleh Departemen Perhubungan. Langkah-langkah pencapaian predikat ini dilaksanakan sesuai Air Operator Certificate (AOC) 121 dan juga anjuran dari regulator yang meliputi "pelaksanaan program pelatihan" dan "peningkatan kualitas *safety*" seperti: aspek *safety policy, safety management system* dan *safety improvement program*.

Penetapan ini juga merupakan suatu penegasan terhadap kemampuan Perusahaan dalam bisnis penerbangan yang menempatkan keselamatan penerbangan sebagai prioritas utama.

Garuda Indonesia's commitment to safety has also led the Company to be ranked first in Compliance Audit Findings on Safety Regulations by the Ministry of Transportation. The steps toward gaining this position were conducted based on the Air Operator Certificate (AOC) 121 and advice from the regulator that covered "training program implementation" and "safety quality improvement" such as: safety policy aspects, safety management systems and safety improvement programs.

This appointment was also an acknowledgment of the Company's capabilities in the airline business that upholds flight safety as its main priority.

AKTIVITAS BAGI KOMUNITAS

Garuda Indonesia aktif berperan serta dalam kegiatan sosial yang berdampak positif bagi masyarakat dan lingkungan sekitar.

Perusahaan juga percaya bahwa bangsa Indonesia menginginkan Garuda Indonesia menjadi perusahaan yang kompetitif, berkelanjutan dan memberikan kontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia.

ACTIVITIES FOR THE COMMUNITY

Garuda Indonesia took an active role in social activities which had a positive impact on society and the environment.

The Company also believed that the nation expects Garuda Indonesia to be a competitive and sustainable corporation that can provide a positive contribution to Indonesia's economic growth.

Dalam rangka peringatan HUT ke-58 Garuda Indonesia dan sebagai bagian dari program "Corporate Social Responsibility" (CSR), Garuda Indonesia bersama-sama dengan Yayasan Maria Monique (YMM) dan Rumah Sakit Ortopedi, Jawa Tengah membantu mewujudkan harapan yang diinginkan dari Risma Anggraini (12 tahun) yaitu memiliki kaki palsu.

In celebrating its 58th anniversary and as part of "Corporate Social Responsibility" (CSR)'s program, Garuda Indonesia in cooperation with Maria Monique Foundation and Orthopedic Hospital in Central Java fulfilled 12 year old Risma Anggaraini's wish for an artificial leg.

Disamping itu, masih dalam rangka HUT ke-58, Garuda Indonesia juga mendanai pelaksanaan operasi bibir sumbing dan langit-langit, kepada 10 orang anak berusia 6 bulan hingga 16 tahun dari keluarga yang tidak mampu, yang seluruhnya dari daerah Subang – Jawa Barat. Kegiatan operasi dilaksanakan pada tanggal 18 Februari 2007 di RS. Triadipa, Pasar Minggu, Jakarta, melibatkan 8 orang dokter.

Also for its 58th anniversary, Garuda Indonesia funded harelip surgeries for 10 children aged 6 months to 16 years old from less fortunate families from Subang, West Java on February 18, 2007, at Triadipa Hospital, Pasar Minggu, Jakarta and involved 8 doctors.

Disamping kegiatan yang dilaksanakan di Kantor Pusat, beberapa Kantor Cabang juga melaksanakan kegiatan untuk lebih mendekatkan diri pada masyarakat lingkungannya, khususnya bagi warga sekitar yang berada di dekat lokasi kantor Cabang tersebut. Kantor Cabang Garuda Indonesia di Medan misalnya, pada bulan Juli 2007 telah menyelenggarakan khitanan massal secara gratis yang diikuti oleh lebih kurang 200 anak yang berasal dari panti asuhan serta keluarga dan kerabat karyawan, serta anak-anak dari Mitra Usaha.

Other than activities conducted by our headquarters, some branch offices also organized local activities to get closer to the surrounding communities, especially to people living near the branch offices. Garuda Indonesia's branch office in Medan for example, carried out a free mass circumcision in July 2007for approximately 200 children from orphanages, employees' familes and children of our business partners.

Ketika terjadi bencana gempa bumi di Sumatera Barat pada bulan Mei 2007, Garuda Indonesia juga telah menyampaikan sumbangannya. Sumbangan tersebut secara langsung disampaikan oleh Direktur Utama Garuda Indonesia dan diterima oleh Gubernur Sumatera Barat.

Garuda Indonesia provided assistance to victims of the earthquake in West Sumatra in May 2007. Donations were presented by Garuda Indonesia's President Director and accepted by West Sumatra's Governor.

Sebagai bukti kepedulian pada dunia pendidikan, termasuk pendidikan bagi anak kurang mampu, Garuda Indonesia telah mengundang 80 anak yatim piatu yang sebagian besar adalah korban tsunami Aceh dan Nias yang pada saat ini berada di bawah naungan Yayasan Ar- Rahmah dan Yayasan Fajar Hidayah Cibubur, untuk berkesempatan melakukan kunjungan edukatif ke Garuda Indonesia Training Center (GITC) dan Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMF-AA).

As a proof of our concern for education, including education for less-fortunate children, Garuda Indonesia invited 80 orphans, the majority of whom were victims of the Aceh and Nias tsunami living at Ar- Rahmah and Fajar Hidayah Foundation in Cibubur, on an educational visit to the Garuda Indonesia Training Center (GITC) and Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMF-AA).

Sebagai bagian dari aset bangsa, Garuda Indonesia mendukung promosi tahun kunjungan wisata 2008 dengan menaruh logo di badan pesawat serta menciptakan berbagai paket promosi bagi turis-turis asing

As one of the Nation's assets, Garuda Indonesia supports Visit Indonesian 2008 promotions by placing the "Visit Indonesia 2008" logo on the bodies of aircraft and carrying out various promotions for foreign tourists.

Di bidang Olah raga

Garuda Indonesia memiliki komitmen untuk berperan mengembangkan olah raga di Indonesia. Melalui program sponsorshipnya Garuda Indonesia mendukung kontingen Special Olympic Indonesia (SOIna) yang akan berlaga di ajang SOWSG 2007 di Shanghai, China. Adapun bentuk dukungan tersebut adalah menyediakan sarana transportasi udara bagi kontingen Indonesia dari tempat asal mereka menuju ke Shanghai pergi pulang dengan memberikan tiket harga khusus bagi seluruh anggota kontingen.

Sepanjang tahun 2007, Garuda Indonesia juga telah mendukung beberapa kegiatan olah raga di Tanah Air, antara lain Sepak Bola, Golf, dan Otomotif.

Sports

Garuda Indonesia has a commitment to promoting sports in Indonesia. Through its sponsorship program, Garuda Indonesia supported the Special Olympics Indonesia (SOIna) contingent in the SOWSG 2007 in Shanghai, China. The Company extended its support by providing return flights for special prices for the Indonesian contingent members from their departure cities to Shanghai.

Throughout 2007, Garuda Indonesia supported numerous sports activities in the country, among others soccer, golf, and automotive sports.

BAGI BANGSA INDONESIA

Penerbangan Haji

Mendapatkan kepercayaan untuk melaksanakan penerbangan haji sejak tahun 1955 hingga saat ini tentu suatu hal yang sangat membanggakan. Penerbangan haji merupakan tugas khusus mengingat kepercayaan ini adalah suatu tanggung jawab besar yang membawa misi nasional maupun keagamaan. Kesungguhan Garuda

FOR OUR NATION

Hajj Pilgrimage Flight

Garuda Indonesia takes remarkable pride in winning the trust of Indonesians for our Hajj pilgrimage flight since 1955. The Hajj flight is a special task, taking into account the tremendous responsibility ensuing from the trust to accomplish this national and religious mission. Garuda Indonesia's determination is reflected in the preparation

Indonesia tercermin pada proses penyiapan operasi penerbangan haji yang dilakukan cukup panjang yaitu selama sepuluh bulan untuk operasi penerbangan haji selama dua bulan.

of the Hajj pilgrimage flight, which requires ten months for the two-month operation.

Tahun 2007, Garuda mengangkut 107.620 jemaah yang terbagi dalam 288 kelompok terbang dari sembilan embarkasi yaitu Banda Aceh, Medan, Jakarta, Solo, Makassar, Banjarmasin, Balikpapan, Padang, dan Palembang. Operasi penerbangan pemberangkatan dimulai tanggal 17 November s/d 14 Desember 2007, dan operasi penerbangan pemulangan dimulai pada 25 Desember 2007 s/d 22 Januari 2008.

In 2007, Garuda Indonesia flew 107,620 Hajj pilgrims in 288 groups from nine embarkation points: Banda Aceh, Medan, Jakarta, Solo, Makassar, Banjarmasin, Balikpapan, Padang, and Palembang. The operation of departure flights flew from 17 November to 14 December 2007, while the operation of return flights was from 25 December 2007 to 22 January 2008.

Pada operasi penerbangan haji tahun 2007 Garuda Indonesia mengoperasikan sebanyak 14 pesawat berbadan lebar dengan tahun pembuatan pesawat minimal tahun 1995 sesuai spesifikasi yang ditetapkan oleh Departemen Agama.

During the operation of Hajj pilgrimage flights in 2007, Garuda Indonesia operated 14 wide-body aircrafts not older than 1995. This is in line with the specifications set by the Ministry of Religious Affairs.

Garuda Indonesia juga menerjunkan sebanyak 724 orang awak kabin yang terdiri dari 334 awak kabin reguler Garuda dan 390 awak kabin musiman yang direkrut dari sembilan daerah embarkasi. Perekrutan awak kabin puteri dari daerah embarkasi dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan kepada para jemaah haji dibidang bahasa mengingat sebagian besar jemaah hanya menguasai bahasa daerahnya masing-masing.

Garuda Indonesia dispatched 724 crew members, comprising 334 regular cabin crew and 390 temporary cabin crew who were recruited from the nine embarkation points. The local recruitment aims to facilitate language differences among the pilgrims, considering most of them only understand their local language.

Operasi Penerbangan Haji Garuda Indonesia telah meraih sertifikat "sistem manajemen kualitas/quality management *system*" bertaraf internasional ISO 9001:2000 dari SGS International, lembaga sertifikasi dari Swiss.

The operation of Garuda Indonesia's Hajj flights has been awarded the ISO 9001 : 2000, an international certificate on "quality management systems" from SGS International, a Swiss-based certification institution.

Visit Indonesia 2008

Sejalan dengan program Pemerintah Visit Indonesia 2008, Garuda Indonesia sebagai perusahaan penerbangan nasional berkomitmen mendukung sepenuhnya program tersebut. Alasannya jelas, bahwa kegiatan kepariwisataan Indonesia merupakan bagian tak terpisahkan dari kegiatan bisnis Perusahaan sejak lama.

Visit Indonesia 2008

In conjunction with the government's "Visit Indonesia 2008" program, Garuda Indonesia, as the national flag carrier, is committed to fully supporting the program. Garuda Indonesia sees a distinct benefit to taking part in this program because Indonesian tourism is an integral part of the Company's business.

Oleh karena itu, pada tahun 2007 Garuda Indonesia berpartisipasi dengan cara memasang logo Visit Indonesia 2008 di badan pesawat Garuda Indonesia.

Hence, in 2007 Garuda Indonesia took part by placing the "Visit Indonesia 2008" logo on the bodies of all Garuda Indonesia aircraft.

Dalam program Visit Indonesia 2008, Pemerintah menargetkan kunjungan wisman ke Indonesia sekitar 7 juta orang. Untuk itu, pemerintah dan kalangan industri pariwisata nasional telah menyiapkan sekitar 100 kegiatan kepariwisataan di seluruh Nusantara, dan Garuda Indonesia selalu siap untuk mendukung program-pogram Visit Indonesia 2008.

For the program, the Government set the target of attracting around 7 million foreign tourists to Indonesia. For that purpose, the Indonesian government and tourism industry have been preparing around 100 tourism activities throughout the islands. Garuda Indonesia is ready to support all events connected with the Visit Indonesia 2008 program.

ASEAN

Sebagai bagian pelaksanaan tanggung jawab Perusahaan bagi bangsa Indonesia, maka pada 2007 kami melakukan kerjasama dengan Departemen Luar Negeri (Deplu RI) dalam peningkatan pemasyarakatan ASEAN. Kerjasama ini dilandasi kesadaran bahwa Garuda Indonesia, sebagai perusahaan penerbangan nasional yang telah melayani Indonesia sejak awal berdirinya Republik Indonesia, dapat menjadi partner potensial Departemen Luar Negeri untuk mendukung upaya peningkatan pemasyarakatan ASEAN.

ASEAN

As part of the Company's effort to carry out its responsibilities to the Indonesian people, in 2007 we established a partnership with the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Indonesia to promote ASEAN. The cooperation is based on the realization that Garuda Indonesia, as the national flag carrier that has been serving Indonesia since the founding of the Republic of Indonesia, can be a potential partner to the Ministry of Foreign Affairs in promoting ASEAN.

Bertepatan dengan peringatan HUT ke 40 ASEAN, negara-negara ASEAN sepakat untuk menyelenggarakan sejumlah kegiatan dalam rangka peningkatan kesadaran mengenai masyarakat ASEAN. Indonesia, melalui Deplu RI melaksanakan sejumlah kegiatan, antara lain pemasangan logo HUT ke 40 ASEAN pada badan pesawat Garuda Indonesia. Di samping itu, Garuda Indonesia juga ditunjuk sebagai "*official partner airline*" dalam peringatan HUT ke 40 ASEAN tersebut.

In conjunction with ASEAN's 40th Anniversary, the country members have decided to organize a range of activities to raise the awareness of ASEAN. Indonesia, via the Ministry of Foreign Affairs, initiated a number of activities, including the placement of '"ASEAN's 40th Anniversary" logo on the bodies of all Garuda Indonesia aircraft. Garuda Indonesia was also appointed as the "official partner airline" at the ASEAN 40th Anniversary celebration.

MITRA KERJA

Mitra kerja merupakan bagian yang penting dalam keberhasilan perusahaan. Mitra kerja termasuk para agen perjalanan, vendor, bank dan lain lain yang membantu pertumbuhan Perusahaan.

WORKING PARTNERS

Working partners are an essential part of the Company's success. Our working partners include travel agents, vendors, banks, and other parties who support the company's growth.

Agen Perjalanan

Para agen secara terus menerus menjadi saluran distribusi yang terbesar dan terpenting. Terhitung sekitar (77%) total pendapatan yang diterima Perusahaan pada 2007 berasal dari agen perjalanan.

Travel Agents

Travel agents serve as our biggest and most important distribution channel. Travel agents contributed 77% to the total income earned by the Company in 2007.

Garuda Indonesia menyadari kontribusi positif dari para agen perjalanan dalam membantu para pelanggan dalam memilih alternatif penerbangan yang terbaik dan pada saat bersamaan menawarkan saluran elektronik untuk segmen harga yang lebih murah.

Garuda Indonesia acknowledges the positive contribution from travel agents. They assist customers in choosing the best airline alternatives while offering electronic channels for the lower-cost segment.

Hal ini meningkatkan efisiensi bagi Garuda Indonesia dan juga bagi para agen perjalanan dimana pada akhirnya memberi manfaat bagi para pelanggan.

Vendor

Untuk vendor, Garuda Indonesia senantiasa berusaha memperbaiki proses pembelian dan pembayaran. Demi menjaga proses pengadaan barang yang "bersih" dan transparan Perusahaan telah mengaplikasikan *e-auction* sebagai media pemasukkan harga penawaran bagi *supplier* dalam proses pengadaan.

Pelaksanaannya di landasi oleh empat kriteria yaitu:

Harga "Membayar dengan harga yang tepat"
Volume "Membeli dengan jumlah yang benar"
Kualitas "Mendapatkan barang dan jasa yang berkualitas"
Waktu "Pemesanan yang efisien dan pengiriman pada waktu yang optimal"

Aplikasi otomatisasi pembelian tersebut tidak dapat memberikan banyak manfaat tanpa keteguhan insan Garuda Indonesia dalam menjalankan 6 prinsip-prinsip pengadaan barang, yaitu:

- Sistimatis dan Direncanakan
- Praktek yang Terbaik (*best practice*)
- Hindari KKN
- Efisien dan Bertanggung Jawab
- Bangga pada Pekerjaan Kami
- Koordinasi

These help improve the Company's efficiency as well as that of the travel agents, which subsequently creates benefits for the customers.

Vendors

Garuda Indonesia always seeks ways to improve the payment and purchasing processes when dealing with its vendors. To keep a "clean" and transparent procurement process, the Company has applied e-auction as a means for suppliers to submit their price quotations in the procurement process.

The execution is based on four criteria:

Price "Pay the right price"
Volume "Buy the right quantity"
Quality "Get quality goods and services"
Time "Receive efficient ordering and delivery within an optimal time"

The application of automatic purchasing would fail to deliver benefits without the resolution of all Garuda Indonesia employees in executing six procurement principles:

- Planned and systematic
- Best Practices
- Free of Collusion, Corruption, and Nepotism (KKN)
- Efficient and Responsible
- Proud with Our Job
- Coordinated

Indikator *Unit Strategic Sourcing* KPI Indicator KPI Unit Strategic Sourcing

ITEM	2005	2006	2007
Jumlah SDM Number of Human Resources	22	11	15
Biaya Organisasi Organizational Costs	2.448.084.147	2.030.072.727	3.744.601.009
Jumlah Pengadaan Total Procurement	165	201	134
Total Nilai Pengadaan Total Procurement Value	5.046.801.764.491	1.062.567.746.032	2.219.891.736.194
Total *Saving* Total Saving	209.035.039.400	207.996.285.563	337.270.626.302
Rata-rata produksi per Orang Average production per Head	7,5	18,27	8,93
Biaya Per *Procurement* Cost Per Procurement	14.836.874	10.099.864	27.944.784
Saving thd Total Nilai Pengadaan Saving to Total Procurement Value	4,14%	19,57%	15,19%
Biaya Unit Kerja terhadap *Saving* Working Unit Cost to Saving	1,17%	0,98%	1,11%
Biaya Unit Kerja terhadap Total nilai pengadaan Working Unit Cost to Total Procurement Value	0,05%	0,19%	0,17%

Dukungan Perusahaan terhadap kegiatan pengadaan barang yang baik juga diwujudkan dalam bekerjasama dengan Association of Asia Pacific Airlines (AAPA). Kerjasama ini menghasilkan penyelenggaraan konferensi.

Konferensi yang mengetengahkan tema "Innovative Supply Chain Management in a Changing Environment" berfungsi sebagai wahana dialog dan tukar menukar informasi tentang inovasi dalam bidang teknologi produk, organisasi dan manajemen yang merupakan aspek penting dalam pengelolaan material.

Tidak kurang dari 300 peserta yang berasal dari 17 perusahaan penerbangan anggota AAPA, pabrik pesawat Boeing, Airbus, pabrik pembuat suku cadang pesawat (Original Equipment Manufacturers/OEM), *vendors*, *suppliers*, *service providers*, pakar/konsultan dan lain lain turut hadir dalam konferensi tersebut.

LINGKUNGAN UNTUK MASA YANG AKAN DATANG

Garuda Indonesia menyadari bahwa peduli terhadap lingkungan merupakan aspek yang sangat penting.

Selama bertahun-tahun Garuda Indonesia menjunjung tinggi efisiensi dan produktifitas, dan memiliki komitmen yang tinggi untuk secara kontinyu meningkatkan kualitas lingkungan dalam kegiatan operasionalnya.

Dedikasi insan Garuda Indonesia pada kegiatan operasional yang efisien, dan kecintaan pada masyakarat telah membuat Garuda Indonesia serius terhadap tanggung jawab sosial dan lingkungan.

Untuk itu Garuda Indonesia telah melakukan penandatanganan nota kesepahaman dengan WWF-Indonesia dalam rangka melaksanakan reforestrasi melalui program "One Passenger One Tree"

Dengan inisiatif ini, Garuda Indonesia menanam hingga 100 ribu pohon pada kawasan seluas 250 hektar. Program ini berjalan melalui dana yang disisihkan dari keuntungan penjualan tiket setiap pelanggan Garuda Indonesia Indonesia dari Australia dan Jepang.

The Company's support to the procurement activities is also realized in its collaboration with the Association of Asia Pacific Airlines (AAPA), which has proceeded into a conference.

Under the theme "Innovative Supply Chain Management in a Changing Environment" the conference acts as a dialogue and forum to exchange information on innovation in product technology, organization, and management. These areas are indispensable aspects in material handling.

Not less than 300 participants, including 17 AAPA member companies, manufacturers of Boeing and Airbus, Original Equipment Manufacturers/OEM, vendors, suppliers, service providers, experts/ consultants and others, attended the conference.

ENVIRONMENT FOR THE FUTURE

Garuda Indonesia is aware that caring about our environment is fundamental.

For years, Garuda Indonesia has been upholding efficiency and productivity with an unyielding commitment to continuously improve the quality of the environment in its operations.

The dedication of all Garuda Indonesia employees to efficient operational activities, along with their affection for the public, has enhanced Garuda Indonesia's commitment to social and environmental responsibility.

In connection with this, Garuda signed a Memorandum of Understanding with WWF Indonesia to carry out reforestation through the "One Passenger One Tree" program.

Under this initiative, Garuda Indonesia has planted up to 100,000 trees on 250 ha. The program is supported by the funds earmarked from the profits of tickets sold to Garuda Indonesia customers from Australia and Japan.

Aspek lingkungan yang juga dipandang penting adalah akibat yang timbul dari kegiatan operasional pesawat. Sebagaimana diatur di dalam ICAO Annex 16 masalah utama yang harus diperhatikan terhadap aspek lingkungan adalah Engine Emmission & Noise.

Another environmental aspect that is equally critical is the effect from the aircraft operations. As provisioned in ICAO Annex 16, the main concerns to highlight on this issue are engine emissions and noise.

Yang dimaksud disini adalah efek pemakaian sumber energi yang tidak dapat diperbaharui, terutama bahan bakar minyak. Pembakaran yang terjadi menimbulkan peningkatan CO2 pada atmosfir yang mempengaruhi perubahan iklim global. Suara gaduh/berisik yang ditimbulkan pesawat juga merupakan gangguan lingkungan yang semakin hari semakin menarik perhatian.

This refers to the effect of the usage of nonrenewable energy sources, especially oil. The emissions lead to an increase in CO2 in the atmosphere that has adverse effects on global climate change. The high level of airplane noise also creates an environmental intrusion which is increasingly coming under the spotlight.

Selain peningkatan CO2, pemancaran uap air dan nitrogen oxides (Nox) yang berasal dari mesin pesawat terbang, yang memberi efek pada kandungan ozon di lapisan atmosfir juga memiliki *impact* pada iklim.

Other than the increase of CO2, the radiation of condensation and nitrogen oxides (Nox) by aircraft engines impacts the ozone layer, affecting the climate.

Pembakaran bahan bakar pesawat juga memancarkan Nox yang dapat mempengaruhi kualitas udara yang mengakibatkan pengasaman lapisan tanah dan air.

The emission of airplane fuel also radiates Nox that could impact the quality of air, causing increased acidity of soil layers and water.

Armada pesawat yang dimiliki Garuda Indonesia telah memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan terhadap *engine emmission* dan *noise*.

The aircraft fleet owned by Garuda Indonesia has met the prerequisites for engine emissions and noise.

Meskipun industri penerbangan hanya memberikan kontribusi sebesar 2% terhadap polusi akibat emisi gas buang namun demikian Garuda Indonesia senantiasa berusaha mengurangi kadar CO2 & Nox akibat pembakaran bahan bakar melalui Fuel Conservation Program. Kegiatan ini telah mengurangi pemakaian bahan bakar sebesar 16.957.335 liter atau setara dengan 13.311.508 kg. Apabila bahan bakar tersebut mengalami pembakaran akan mengakibatkan penambahan kadar CO2 sebesar 42.464 ton dan Nox 281.139 ton di udara.

Even though the aviation industry only accounts for 2% of the pollution due to gas emissions, Garuda Indonesia strives to reduce its CO2 and Nox levels from fuel emissions through the Fuel Conservation Program. The program has reduced the use of gasoline by 16,957,335 liters, or equal to 13,311,508 kg. If the gasoline went through emissions, it would release 42,464 tons of CO2 and 281,139 tons of Nox into the air.

Kegiatan penerbangan mendapatkan dispensasi untuk penggunaan halon. Alasan pemberian dispensasi ini adalah bahwa sampai saat ini belum ada alternatif pengganti halon yang aman sebagai alat pemadam kebakaran untuk kebakaran yang terjadi pada mesin dan kabin pesawat.

The flight operations are granted dispensation to use halon. The ground for dispensation is that there has not been any safe alternative to halon which acts as fire extinguisher to put out fires in aircraft engines and cabins.

INVESTASI PADA ARMADA PESAWAT

Investasi pada pemesanan pesawat baru didasari bukan semata-mata demi peningkatan bisnis namun juga untuk pelestarian lingkungan.

Garuda Indonesia telah memesan 25 pesawat baru B737NG dari The Boeing Company dimana pesawat tersebut akan secara bertahap bergabung dalam jajaran armada Garuda Indonesia Indonesia mulai tahun 2009.

Selain itu Garuda Indonesia juga telah memesan 10 pesawat Boeing 777-300 ER (Extended Range) yang juga dipesan dari The Boeing Company, direncanakan akan bergabung dengan Garuda Indonesia pada 2010.

Pemesanan semua pesawat tersebut merupakan realisasi dari "Kesepakatan Pengembangan dan Modernisasi Armada Garuda Indonesia" yang ditandatangani oleh kedua belah pihak pada 2005 yang lalu di New York, Amerika Serikat.

PROGRAM KEMITRAAN DAN BINA LINGKUNGAN (PKBL)

Perusahaan menjalankan fungsi Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan (PKBL) mengacu kepada :

1. Surat Keputusan Menteri BUMN No. KEP-236/MBU/2003 tanggal 17 Juni 2003 tentang Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan Juncto surat Edaran Menteri BUMN Republik Indonesia No. SE-433/MBU/2003 tanggal 16 September 2003 tentang petunjuk Pelaksanaan Program Kemitraan dan saat ini disebut dengan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL)

2. Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-05 / MBU/2007 tanggal 27 April 2007 tentang Program Kemitraan dan Bina Lingkungan. Sesuai dengan keputusan Menteri BUMN KEP-100 / MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002, kinerja PKBL termasuk salah satu kinerja suatu BUMN.

INVESTMENT IN AIRCRAFT FLEET

The rationale of investment in new aircraft is not only based on business growth, but also environmental conservation.

Garuda Indonesia has ordered 25 new B737NG aircraft from the Boeing Company. The aircraft will join the Garuda Indonesia fleet in phases, starting in 2009.

In addition, Garuda Indonesia has also placed an order for 10 Boeing 777-300 ER (Extended Range) aircraft also from the Boeing Company. The aircraft are scheduled for delivery in 2010.

The orders for aircraft have been made to realize the "Memorandum of Understanding on Garuda Indonesia's Fleet Improvement and Modernization", which was signed by the two parties in 2005 in New York, U.S.

PARTNERSHIP AND ENVIRONMENTAL IMPROVEMENT PROGRAM (PKBL)

The Company engages in a partnership with State-Owned Enterprises through its Small Scale Business and Environmental Improvement Program by referring to:

1. Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-236/MBU/2003 dated 17 June 2003, on the Partnership between State-Owned Enterprises with Small Scale Business and Environmental Improvement Program; re-enacted by the Circular of the Minister of State-Owned Enterprises No. SE-433/MBU/2003 dated 16 September 2003 on the Guidelines of Implementation of the Partnership Program, which is currently called the Partnership and Environmental Improvement Program (PKBL).

2. Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No.: PER-05 / MBU/2007 dated 27 April 2007 on the Partnership and Environmental Improvement Program. In accordance with the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises KEP-100 / MBU/2002 dated 4 June 2002, the performance of the PKBL program is incorporated into the performance of a State-Owned Enterprise.

Dana yang tersedia tahun 2007 berjumlah Rp921,4 juta yang berasal dari saldo awal Rp131,6 juta, pencairan deposito Rp400 juta, pengembalian pokok pinjaman Rp229,6 juta, penerimaan bunga dari pinjaman dan deposito/jasa giro Rp141,9 juta dan penerimaan angsuran Rp18,3 juta.

The amount of available funds in 2007 was Rp921.4 million, with a beginning balance Rp131.6 million, time deposit withdrawals of Rp400 million, payment of loans totaling Rp229.6 million, interest from loans and time deposits/giro of Rp141.9 million and payment installments of Rp18.3 million.

Dari jumlah ini digunakan untuk Bantuan Bina Lingkungan Rp65 juta dan Uang Muka Penyaluran Rp32,3 juta.

Of the amount, Rp65 million was used for the Environmental Improvement Assistance and for a Distribution Advance of Rp32.3 million.

Penyaluran pinjaman dana PKBL tahun 2007 untuk wilayah Jawa Barat dan Sumatera Barat sebesar Rp420 juta (lihat **Tabel Bantuan Pinjaman PKBL**).

The distribution of PKBL loans in 2007 for West Java and West Sumatra was Rp420 million. (see **table -PKBL Loan Assistance**).

Tabel Bantuan Pinjaman PKBL (IDR Juta) **PKBL Loan Assistance** (IDR Million)

Jenis Usaha Type of Business	**Jumlah Total**	**Akumulasi s.d. 2007 Accumulation up to 2007**
Bantuan Pinjaman Modal Kerja Working Capital Loan Assistance	420	12.106
Hibah Grant	65	2.834
Bina Lingkungan Environmental Improvement	65	328
Jumlah Total	550	15.269

Saldo dana per 31 Desember 2007 Rp1.503,8 juta. Akumulasi penggunaan dana sampai dengan 31 Desember 2007 berjumlah Rp17.766,9 juta

The balance as of 31 December 2007 was Rp1,503.8 million. The accumulation of fund expenditures up to 31 December 2007 was Rp17,766.9 million.

Efektivitas penyaluran dana sebesar 62,2%. Nilai Efektivitas penyaluran dana sebesar nol, karena efektivitas penyaluran dana dibawah 80%.

The effective rate of fund distribution is 62.2%. The grade of effective fund distribution is zero, because the effective rate of fund distribution is below 80%.

Tingkat kolektibilitas pengembalian pinjaman sebesar 17,5%. Klasifikasi pinjaman per 31 Desember 2007 adalah sebagai berikut :

The collectivity level on loan payments is 17.5%. The classification of loans per 31 December 2007 is as follows:

Tabel Klasifikasi Piutang PKBL 31 Desember 2007 (IDR Juta) **Classification of PKBL Loans 31 December 2007** (IDR Million)

Klasifikasi Classification	**Saldo Balance**
Lancar Current	1.051
Kurang Lancar Substandard	151
Ragu-ragu Doubtful	145
Macet Bad Loans	5.519

Rendahnya tingkat kolektibilitas ini disebabkan oleh hal-hal berikut :

1. Terbatasnya *monitoring* terhadap mitra binaan
2. Adanya bencana alam di beberapa tempat di Jawa dan Sumatera.
3. Menurunnya daya beli dalam sejumlah kalangan masyarakat
4. Mitra binaan tidak memiliki itikad baik untuk membayar pinjaman walaupun usahanya telah berkembang cukup baik
5. Terdapat pemberian pinjaman kepada mitra binaan, dimana PKBL Garuda Indonesia tidak memiliki data yang lengkap
6. PKBL telah melakukan dan mengusulkan untuk penghapusan (*write off*) di wilayah Aceh sesuai dengan Keputusan Menteri Negara Pendayaan BUMN No. Kep-179/MPBUMN/1999 tanggal 29 Juli 1999, Jo No.Kep-236/MBU/2003 tanggal 29 Juli 1999.

Tingkat kolektibilitas pengembalian mendapat nilai 1, karena berada pada posisi 10% sampai dengan 40%. Dengan demikian secara keseluruhan skor kinerja PKBL adalah 1.

The low collectivity level is due to the following facts:

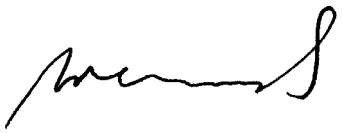
1. Limited monitoring of assisted partners
2. Natural disasters in several areas in Java and Sumatra
3. Decline in purchasing power of some segments of the community
4. No goodwill from assisted partners to pay loans although their business has seen a good growth
5. A number loans to assisted partners, for which PKBL Garuda Indonesia does not have complete data
6. PKBL exercised and advised write offs in Aceh based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprise Empowerment No. Kep-179/MPBUMN/1999 dated 29 July 1999, Jo No.Kep-236/MBU/2003 dated 29 July 1999

The collectivity level is rated 1, because its position is between 10% to 40%. Therefore, the overall PKBL performance score is 1.

DEWAN KOMISARIS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
BOARD OF COMMISSIONERS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)

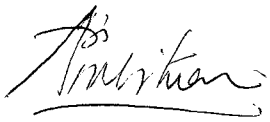
HADIYANTO
Komisaris Utama Chairman

SAHALA LUMBAN GAOL
Anggota Member



WENDY ARITENANG
Anggota Member

DRS. ABDULGANI, MA
Anggota Member

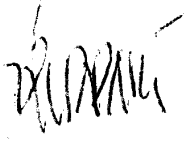


ADI RAHMAN ADIWOSO
Anggota Member

DIREKSI PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
BOARD OF DIRECTORS PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)

EMIRSYAH SATAR
Direktur Utama
President & CEO

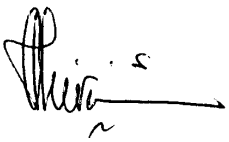
AGUS PRIYANTO
Direktur Niaga
EVP Commercial



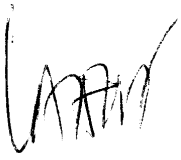
ARI SAPARI
Direktur Operasi
EVP Operations

HADINOTO SOEDIGNO
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance

ELISA LUMBANTORUAN
Direktur Strategi & TI
EVP Corporate Strategy & Information Technology



ACHIRINA
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support



EDDY PORWANTO
Direktur Keuangan
EVP Finance

Garuda Indonesia

SURAT PERNYATAAN DIREKSI TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI 31 DESEMBER 2007

DIRECTORS' STATEMENT REGARDING RESPONSIBILITY FOR THE CONSOLOIDATED FINANCIAL STATEMENT DECEMBER 31, 2007

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN / *AND SUBSIDIARIES*

Kami yang bertandatangan di bawah ini — *We, the undersigned:*

1. Nama	**EMIRSYAH SATAR**	*Name*
Alamat Kantor	Gd. Manajemen Garuda Indonesia Area Bandara Soekarno-Hatta – Jakarta	*Office Address*
Alamat Domisili	Jl. Mutiara No. 29 Jakarta Selatan	*Address of Domicile*
Nomor Telepon	+6221 55915671	*Telephone*
Jabatan	Direktur Utama / *President & CEO*	*Position*
2. Nama	**EDDY PORWANTO**	
Alamat Kantor	Gd. Manajemen Garuda Indonesia Area Bandara Soekarno-Hatta	*Name* *Office Address*
Alamat Domisili	Graha Family Blok FF No. 48 Surabaya	*Address of Domicile*
Nomor Telepon	+6221 55915671	*Telephone*
Jabatan	Direktur Keuangan / *EVP Finance*	*Position*

Menyatakan bahwa :

1. Bertangung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan;
2. Laporan Keuangan Konsolidasi Perusahaan telah *disusun* dan disajikan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia;
3. a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasi Perusahaan telah dimuat secara lengkap dan benar;
   b. Laporan keuangan konsolidasi Perusahaan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam Perusahaan

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya

Atas nama Dewan Direksi

Declare that :

1. *We are responsible for the preparation and presentation of PT Garuda Indonesia (Persero) and its Subsidiaries consolidated financial statements;*
2. *The Company's consolidated financial statements have been prepared and presented in accordance with accounting principles generally accepted in Indonesia*
3. a. *All information has been fully and correctly disclosed in the Company's consolidated financial statements*
   b. *The Company's consolidated financial statements do not contain false material information or facts nor do they omit material information or fact*
4. *We are responsible for the Company's internal control systems.*

This is our declaration, which has been made truthfully

For and on behalf of the Board of Directors

Jakarta, 24 Juni / June 24, 2007

EMIRSYAH SATAR
Direktur Utama / *President*
080771

EDDY PORWANTO
Direktur Keuangan / *EVP Finance*
081802

GA 60A

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN

Laporan Auditor Independen
dan
Laporan Keuangan Konsolidasi
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir
31 Desember 2007 dan 2006

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES

Independent Auditor's Report
and
Consolidated Financial Statements
For the Years Ended
December 31, 2007 and 2006

RSM AAJ Associates

Nomor/ *Number*: R/136-S/7/04/08

Aryanto Amir Jusuf & Mawar
Registered Public Accountants
Plaza ABDA, Floor 10 & 11
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59 Jakarta 12190, Indonesia
Phone : (62) (21) 5140 1340
Fax : (62) (21) 5140 1350
www.rsm.aajassociates.com

Laporan Auditor Independen/ *Independent Auditors' Report*

Pemegang Saham, Komisaris dan Direksi/
Shareholders, Commissioners and Directors

PT Garuda Indonesia (Persero)

Kami telah mengaudit neraca konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, dan laporan laba rugi, perubahan ekuitas serta laporan arus kas konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Kami juga melakukan pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan tertentu dan pengendalian intern. Laporan keuangan konsolidasi dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern berdasarkan audit kami. Kami tidak mengaudit laporan keuangan beberapa anak perusahaan dengan jumlah aktiva yang merupakan 18,99% dan 19,77% dari jumlah aktiva konsolidasi masing-masing pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, serta jumlah pendapatan yang mencerminkan 16,11% dan 14,94% dari jumlah pendapatan konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Laporan keuangan anak-anak perusahaan tersebut diaudit oleh auditor independen lain dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, yang laporannya telah diserahkan kepada kami, dan pendapat kami, sejauh berkaitan dengan jumlah-jumlah untuk anak-anak perusahaan tersebut, semata-mata hanya didasarkan atas laporan auditor independen lain tersebut.

We have audited the accompanying consolidated balance sheets of PT Garuda Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2007 and 2006, and the related consolidated statements of income, changes in shareholders' equity, and cash flows for the years then ended. We also have performed tests on the Company's compliance to certain regulations and internal control. The consolidated financial statements and compliance to certain regulations and internal control are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements and compliance to certain regulations and internal control based on our audits. We did not audit the financial statements of certain subsidiaries whose total assets represent 18.99% and 19.77% of the total consolidated assets as of December 31, 2007 and 2006, respectively, and whose total revenues represent 16.11% and 14.94% of total consolidated revenues for the years then ended. The financial statements of those subsidiaries were audited by other independent auditors whose reports, with unqualified opinion, have been furnished to us, and our opinion, insofar as it relates to the amounts included for such subsidiaries, is based solely on the reports of such other independent auditors.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan konsolidasi bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Selain itu, audit mencakup pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap kontrak, persyaratan bantuan dan pasal-pasal tertentu peraturan perundang-undangan serta kepatuhan terhadap pengendalian intern. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

We conducted our audits in accordance with auditing standards established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants and State Financial Auditing Standards issued by the Supreme Audit Board of the Republic of Indonesia. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free of material misstatements. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statements presentation. In addition, such audit also tested the Company's compliance to certain contracts, grants, and articles on certain regulations and its compliance to the internal control system. We believe that our audits provide reasonable basis for our opinion.

Menurut pendapat kami, berdasarkan audit kami dan laporan auditor independen lain tersebut di atas, laporan keuangan konsolidasi yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, dan hasil usaha, perubahan ekuitas, serta arus kas konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

In our opinion, based on our audits and the report of the other independent auditors, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial positions of PT Garuda Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2007 and 2006, and the results of operations, changes in shareholders' equity and consolidated cash flows for the years then ended in conformity with accounting principles generally accepted in Indonesia.

Seperti diungkapkan dalam Catatan 21 atas laporan keuangan konsolidasi, sehubungan dengan kerugian dan kesulitan likuiditas yang dihadapi Perusahaan pada tahun 2005, Perusahaan tidak dapat melaksanakan pembayaran pokok pinjaman yang telah dijadwalkan kepada pemegang *Floating Rate Notes* (FRN), PT Bank Negara Indonesia Tbk, Sindikasi Bank Mandiri, dan Export Development Canada yang telah jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2005. Pada bulan Januari 2008, Perusahaan telah melunasi pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia Tbk. Perusahaan juga telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman yang meliputi sisa hutang pokok atas FRN, Export Development Canada, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan dari Sindikasi Bank Mandiri dan hutang kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies dan bank komersial lain. Kesepahaman dasar atas proposal tersebut akan dituangkan dalam kontrak yang sedang dipersiapkan dan akan ditandatangani bersama dengan kreditur lainnya paling lambat pada pertengahan tahun 2008. Perusahaan mengusulkan penjadwalan ulang pembayaran pinjaman kepada seluruh kreditur.

As disclosed in Note 21 to the consolidated financial statements, due to loss and liquidity problems experienced by the Company in 2005, the Company was not able to settle the scheduled principal payments to Floating Rate Note (FRN) holders, PT Bank Negara Indonesia Tbk, Bank Mandiri Syndicated, and Export Development Canada, that were due on December 31, 2005. On January 2008, the Company has settled the outstanding loan from PT Bank Negara Indonesia Tbk. The Company has also submitted loan restructuring proposal that includes the principal balance of FRN, debt from Export Development Canada, non-collateral term loan facility from Bank Mandiri Syndicated and debt to European Export Credit Agencies and other commercial banks. Principles understanding on the proposal will be stipulated in a contract which is being prepared and will be signed by the Company and its creditors by mid of 2008 at the latest. The Company proposed to reschedule the loan repayment to all creditors.

Laporan keuangan konsolidasi terlampir disusun dengan anggapan bahwa Perusahaan akan melanjutkan usahanya sebagai entitas yang berkemampuan untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya. Seperti diuraikan dalam Catatan 44 atas laporan keuangan konsolidasi, dalam tahun 2007, Perusahaan telah memperoleh kinerja yang lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Perusahaan membukukan laba bersih konsolidasi tahun 2007 sebesar Rp 258.060.625.733, sedangkan tahun 2006 menderita rugi bersih konsolidasi sebesar Rp 197.076.822.659. Namun demikian pada 31 Desember 2007, Perusahaan masih memiliki akumulasi rugi sebesar Rp 6.340.186.516.222. Seperti diungkapkan dalam Catatan 26.b atas laporan keuangan konsolidasi, pada tahun 2007 dan 2006, Pemerintah Republik Indonesia telah meningkatkan modal Perusahaan melalui Penyertaan Modal Pemerintah sebesar Rp 1.000.000.000.000. Pencairan dana tersebut dilakukan pada tanggal 26 Maret 2007 dan 28 Desember 2007. Sebagai dampak dari hal-hal tersebut, rasio hutang terhadap modal pada 31 Desember 2007 sebesar 4:1 menjadi lebih baik dibanding pada 31 Desember 2006 sebesar 10:1. Perusahaan juga telah memperoleh arus kas bersih dari aktivitas operasi yang positif di tahun 2007 dibandingkan dengan tahun 2006 yang negatif. Rencana Manajemen untuk mengatasi dan meningkatkan kinerja dan posisi keuangan dalam waktu dekat telah diungkapkan dalam Catatan tersebut. Laporan keuangan konsolidasi terlampir tidak mencakup dampak yang berasal dari hal tersebut.

The accompanying consolidated financial statements have been prepared assuming that the Company will continue to operate as a going concern. As disclosed in Note 44 to the consolidated financial statements, in 2007, the Company has achieved a better performance compared to the previous years. The Company recognizes consolidated net income in 2007 amounting to Rp 258,060,625,733, while in 2006 the Company suffered consolidated net loss amounting to Rp 197,076,822,659. However as of December 31, 2007, the Company still suffers accumulated losses of Rp 6,340,186,516,222. As disclosed in Note 26.b to the consolidated financial statements, in 2007 and 2006, the Government of the Republic of Indonesia has increased the Company's equity through the Government Equity Participation amounting to Rp 1,000,000,000,000. The funds have been transferred to the Company on March 26, 2007 and December 28, 2007. In effect to those matters, debt-to-equity ratio as of December 31, 2007 of 4:1 is better compared to December 31, 2006 of 10:1. In 2007, the Company has also generated positive level of net cash flows from operating activities compared to the negative level occurred in 2006. Management's plans to overcome and increase its financial performance and position in the near future are also described in such Note. The accompanying consolidated financial statements do not include any adjustments that might result from the outcome of these matters.

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Laporan keuangan induk perusahaan pada informasi tambahan disajikan untuk tujuan analisis tambahan dan bukan merupakan bagian laporan keuangan konsolidasi yang diharuskan menurut prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia. Laporan keuangan induk perusahaan tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasi, dan, menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan.

Our audits were conducted for the purpose of forming an opinion on the consolidated financial statements taken as a whole. The financial statements of holding company in the supplementary information are presented for purposes of additional analysis and are not required as part of the consolidated financial statements. Such information have been subjected to the auditing procedures applied in the audit of the consolidated financial statements and, in our opinion, are fairly stated in all material respects in relation to the consolidated financial statements as a whole.

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen, dengan laporan kami No. R/137/7/04/08 dan R/138/7/04/08 tanggal 31 Maret 2008.

Compliance to certain regulations and internal control, are submitted separately to the management, in our reports No. R/137/7/04/08 and R/138/7/04/08 dated March 31, 2008.

Arief A. Dhani, BAP
Izin Akuntan Publik Nomor/*License Number*: 03.1.0881

Jakarta, 31 Maret 2008/ *March 31, 2008*

The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the consolidated financial position, results of operations, changes in shareholders' equity and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than Indonesia. The standards, procedures and practices utilized to audit such consolidated financial statements may differ from those generally accepted in countries and jurisdictions other than Indonesia. Accordingly the accompanying consolidated financial statements and the auditor's report thereon are not intended for use by those who are not informed about Indonesian accounting principles and auditing standards, and their application in practice.

R/136-S/7/04/08

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
Per 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS
As of December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

AKTIVA	**Catatan/ *Notes***	**2007 Rp**	**2006 Rp**	***ASSETS***
AKTIVA LANCAR				***CURRENT ASSETS***
Kas dan Setara Kas	2.e, 4	2,948,133,686,367	1,267,305,110,772	*Cash and Cash Equivalents*
Investasi Jangka Pendek	2.i, 5	11,621,654,000	48,306,000,000	*Short Term Investments*
Piutang Usaha				*Trade Receivables*
(Setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 260.572.903.748 dan Rp 260.591.672.003 per 31 Desember 2007 dan 2006)	2.f, 6.a	1,122,036,825,563	836,338,899,839	*(Net of allowance for doubtful accounts of Rp 260,572,903,748 and Rp 260,591,672,003 as of December 31, 2007 and 2006)*
Penyertaan Modal Pemerintah yang Akan Diterima	26.b	--	500,000,000,000	*Accrued Government Equity Participation*
Piutang Lain-lain - Bersih	2.f, 6.b	9,884,771,208	7,655,611,717	*Other Receivables - Net*
Persediaan - Bersih	2.g, 7	396,978,746,331	362,643,972,695	*Inventories - Net*
Pajak Dibayar di Muka	2.o, 8	39,644,921,231	36,039,186,842	*Prepaid Taxes*
Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka	2.h, 9	867,267,224,613	562,394,427,873	*Advances and Prepaid Expenses*
Jumlah Aktiva Lancar		5,395,567,829,313	3,620,683,209,738	*Total Current Assets*
AKTIVA TIDAK LANCAR				***NON CURRENT ASSETS***
Aktiva Pajak Tangguhan	2.o, 36	295,875,692,406	279,546,574,383	*Deferred Tax Assets*
Investasi Jangka Panjang	2.i, 10	149,426,688,410	138,030,518,153	*Long Term Investments*
Investasi Jangka Panjang Lainnya	2.i, 11	86,908,812,671	86,908,812,671	*Other Long Term Investments*
Aktiva Tetap				*Property and Equipment*
(Setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 3.924.013.293.062 dan Rp 3.746.204.205.235 per 31 Desember 2007 dan 2006)	2.j, 2.k, 12	2,620,905,093,866	2,907,233,001,795	*(Net of accumulated depreciation of Rp 3,924,013,293,062 and Rp 3,746,204,205,235 as of December 31, 2007 and 2006)*
Beban Tangguhan	2.l, 13	4,137,451,376	6,070,628,576	*Deferred Charges*
Aktiva Lain-lain	2.j, 14	1,344,665,558,626	1,037,105,240,348	*Other Assets*
Jumlah Aktiva Tidak Lancar		4,501,919,297,355	4,454,894,775,926	*Total Non Current Assets*
JUMLAH AKTIVA		**9,897,487,126,668**	**8,075,577,985,664**	***TOTAL ASSETS***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
(Lanjutan)
Per 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS
(Continued)
As of December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

KEWAJIBAN, HAK MINORITAS DAN EKUITAS	Catatan/ *Notes*	2007 Rp	2006 Rp	*LIABILITIES, MINORITY INTERESTS AND SHAREHOLDERS' EQUITY*
KEWAJIBAN LANCAR				***CURRENT LIABILITIES***
Hutang Usaha	15	1,861,938,016,517	1,594,859,022,539	*Trade Payables*
Hutang Pajak	16	84,804,782,025	120,935,371,465	*Taxes Payable*
Hutang Lain-lain	17	176,142,411,200	141,020,382,570	*Other Payables*
Biaya Masih Harus Dibayar	2.c, 18	1,690,175,483,288	1,250,836,978,364	*Accrued Expenses*
Pendapatan Diterima di Muka	19	779,674,376,969	702,940,297,503	*Unearned Revenues*
Uang Muka Diterima	20	200,081,432,606	26,730,898,974	*Advances Received*
Pinjaman Jangka Panjang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	21	1,494,996,624,280	1,442,817,438,288	*Current Maturities of Long Term Loans*
Jumlah Kewajiban Lancar		6,287,813,126,885	5,280,140,389,703	*Total Current Liabilities*
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR				***NON CURRENT LIABILITIES***
Kewajiban Pajak Tangguhan	2.o, 36	3,386,921,430	3,570,491,924	*Deferred Tax Liabilities*
Pinjaman Jangka Panjang - Setelah Dikurangi Bagian yang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	21	31,522,862,585	38,834,852,358	*Long Term Loans- Net of Current Maturities*
Obligasi Konversi	22, 25	1,018,809,000,000	1,344,874,000,000	*Convertible Bonds*
Kewajiban Diestimasi atas Imbalan Kerja	2.n, 37	704,417,397,010	632,891,892,449	*Estimated Liabilities on Employee Benefits*
Kewajiban Tidak Lancar Lainnya	23	21,201,702,453	25,091,269,835	*Other Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar		1,779,337,883,478	2,045,262,506,566	*Total Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban		8,067,151,010,363	7,325,402,896,269	*Total Liabilities*
HAK MINORITAS	2.b, 24	1,155,651,418	(912,748,049)	***MINORITY INTERESTS***
EKUITAS				***SHAREHOLDER'S EQUITY***
Modal Saham - Nilai Nominal Rp 1.000.000 per Saham Modal Dasar - 11.540.076 Saham Modal Ditempatkan dan Disetor - 7.152.629 dan 6.826.564 Saham per 31 Desember 2007 dan 2006	25	7,152,629,000,000	6,826,564,000,000	*Share Capital - Par Value of Rp 1,000,000 per Share Authorized Capital - 11,540,076 Shares Issued and Paid-up Capital - 7,152,629 and 6,826,564 Shares as of December 31, 2007 and 2006*
Tambahan Modal Disetor	26.a	3,402,079,001	8,402,079,001	*Additional Paid-in Capital*
Dana Setoran Modal	26.b	1,000,000,000,000	500,000,000,000	*Paid-in Capital Fund*
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	2.d	3,675,042,053	4,477,903,120	*Translation Adjustments*
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan	2.b	3,996,580,005	3,996,580,005	*Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries*
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas	2.p, 41	664,280,050	(364,137,926)	*Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions*
Akumulasi Rugi		(6,340,186,516,222)	(6,591,988,586,755)	*Accumulated Losses*
Jumlah Ekuitas		1,829,180,464,887	751,087,837,445	*Total Shareholder's Equity*
JUMLAH KEWAJIBAN, HAK MINORITAS DAN EKUITAS		**9,897,487,126,668**	**8,075,577,985,664**	***TOTAL LIABILITIES, MINORITY INTERESTS, AND SHAREHOLDERS' EQUITY***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN LABA RUGI KONSOLIDASI
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada
31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME
For the Years Ended
December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

	Catatan/ *Notes*	2007 Rp	2006 Rp	
PENDAPATAN USAHA				***OPERATING REVENUES***
Jasa Penerbangan	2.m, 27, 38	12,661,405,342,330	10,917,227,015,585	*Airline*
Lainnya	2.m, 27, 38	1,552,084,303,029	1,425,940,624,954	*Others*
Jumlah Pendapatan Usaha		14,213,489,645,359	12,343,167,640,539	*Total Operating Revenues*
BEBAN USAHA				***OPERATING EXPENSES***
Operasional Penerbangan	2.m, 28	7,271,032,162,126	6,801,782,012,831	*Flight Operations*
Pemeliharaan dan Perbaikan	2.m, 29	1,750,441,419,082	1,142,623,762,751	*Maintenance and Overhaul*
Bandara	2.m, 30	1,107,141,240,004	1,078,006,682,884	*User Charges and Station Expenses*
Pelayanan Penumpang	2.m, 31	1,129,697,365,507	1,028,497,705,326	*Passenger Services*
Tiket, Penjualan dan Promosi	2.m, 32	1,345,738,650,419	1,236,565,735,957	*Ticketing, Sales and Promotion*
Administrasi dan Umum	2.m, 33	919,380,939,421	912,921,458,477	*General and Administrative*
Penyusutan dan Amortisasi	2.j, 2.k	345,480,505,624	352,250,797,710	*Depreciation and Amortization*
Operasional Hotel	2.m	32,148,695,297	27,678,454,983	*Hotel Operations*
Operasional Jaringan	2.m	6,003,606,969	5,938,099,235	*Network Operations*
Beban Usaha Lainnya	2.m, 37	136,896,768,596	135,629,882,547	*Other Operating Expenses*
Jumlah Beban Usaha		14,043,961,353,045	12,721,894,592,700	*Total Operating Expenses*
LABA (RUGI) USAHA		169,528,292,314	(378,726,952,161)	***INCOME (LOSS) FROM OPERATIONS***
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN				***OTHER INCOME (EXPENSES)***
Keuntungan Penjualan Aktiva	12	59,370,841,108	185,642,253,401	*Gain on Sale of Assets*
Beban Bunga	2.m, 34	(155,551,243,365)	(175,118,977,024)	*Interest Expense*
Keuntungan Selisih Kurs Mata Uang Asing - Bersih	2.d	21,594,535,490	121,031,105,498	*Gain on Foreign Exchange - Net*
Penghasilan Bunga	2.m, 4, 5	55,187,256,446	38,507,520,659	*Interest Income*
Bagian Laba Bersih Investasi Jangka Panjang	2.i, 10	12,624,132,052	9,515,839,454	*Equity in Net Income of Long Term Investments*
Pemulihan (Penurunan) Nilai Aktiva	2.j, 14	44,339,573,054	(7,756,413,128)	*Recovery (Impairment) of Assets*
Lain-lain - Bersih	35	84,360,127,963	79,976,084,415	*Others - Net*
Penghasilan Lain-lain - Bersih		131,925,222,748	251,797,413,274	*Other Income - Net*
LABA (RUGI) SEBELUM PAJAK		301,453,515,062	(126,929,538,887)	***INCOME (LOSS) BEFORE TAX***
PENGHASILAN (BEBAN) PAJAK	2.o, 36			***TAX INCOME (EXPENSE)***
Pajak Kini		(57,729,486,984)	(45,618,529,598)	*Current Tax*
Pajak Tangguhan		16,512,688,515	(23,745,064,494)	*Deferred Tax*
Jumlah Beban Pajak		(41,216,798,469)	(69,363,594,092)	*Total Tax Expense*
LABA (RUGI) SEBELUM HAK MINORITAS		260,236,716,593	(196,293,132,979)	***INCOME (LOSS) BEFORE MINORITY INTEREST***
HAK MINORITAS	2.b, 24	(2,176,090,860)	(783,689,680)	***MINORITY INTERESTS***
LABA (RUGI) BERSIH		**258,060,625,733**	**(197,076,822,659)**	***NET INCOME (LOSS)***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASI
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY
For the Years Ended December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

	Catatan/ *Notes*	Modal Saham/ *Share Capital*	Dana Setoran Modal/ *Paid-in Capital Fund*	Tambahan Modal Disetor/ *Additional Paid-in Capital*	Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan/ *Translation Adjustments*	Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas / *Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions*	Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan/ *Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries*	Akumulasi Rugi/ *Accumulated Losses*	Jumlah Ekuitas/ *Total Shareholders' Equity*	
		Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo per 31 Desember 2005		**6,826,564,000,000**	**--**	**8,402,079,001**	**4,723,576,392**	**(655,611,675)**	**3,996,580,005**	**(6,386,433,058,171)**	**456,597,565,552**	***Balance as of December 31, 2005***
Dana Setoran Modal		--	500,000,000,000	--	--	--	--	--	500,000,000,000	*Paid-in Capital Fund*
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	2.d	--	--	--	(245,673,272)	--	--	--	(245,673,272)	*Translation Adjustments*
Penyesuaian Saldo Laba pada Perusahaan Anak		--	--	--	--	--	--	(8,478,705,925)	(8,478,705,925)	*Subsidiaries's Prior Year Adjustments*
Keuntungan Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	2.p, 41	--	--	--	--	291,473,749	--	--	291,473,749	*Unrealized Gain on Cash Flow Hedge Transactions*
Rugi Bersih		--	--	--	--	--	--	(197,076,822,659)	(197,076,822,659)	*Net Loss*
Saldo per 31 Desember 2006		**6,826,564,000,000**	**500,000,000,000**	**8,402,079,001**	**4,477,903,120**	**(364,137,926)**	**3,996,580,005**	**(6,591,988,586,755)**	**751,087,837,445**	***Balance as of December 31, 2006***
Dana Setoran Modal	26.b	326,065,000,000	500,000,000,000	--	--	--	--	--	826,065,000,000	*Paid-in Capital Fund*
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	2.d	--	--	--	(802,861,067)	--	--	--	(802,861,067)	*Translation Adjustments*
Penyesuaian Saldo Laba pada Perusahaan Anak		--	--	--	--	--	--	(6,258,555,200)	(6,258,555,200)	*Subsidiaries's Prior Year Adjustments*
Keuntungan Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	2.p, 41	--	--	--	--	1,028,417,976	--	--	1,028,417,976	*Unrealized Gain on Cash Flow Hedge Transactions*
Laba Bersih		--	--	--	--	--	--	258,060,625,733	258,060,625,733	*Net Income*
Saldo per 31 Desember 2007		**7,152,629,000,000**	**1,000,000,000,000**	**8,402,079,001**	**3,675,042,053**	**664,280,050**	**3,996,580,005**	**(6,340,186,516,222)**	**1,829,180,464,887**	***Balance as of December 31, 2007***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN ARUS KAS
KONSOLIDASI
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada
31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF CASH FLOWS
For the Years Ended
December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

	2007 Rp	2006 Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			***CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES***
Penerimaan Kas dari Pelanggan	13,845,267,406,237	11,700,768,426,819	*Cash Receipts from Customers*
Pengeluaran Kas untuk Pemasok, Karyawan, dan Pihak Ketiga	(13,257,022,381,174)	(11,815,721,805,937)	*Cash Paid to Suppliers, Employees, and Third Parties*
Kas Diperoleh dari (Digunakan untuk) Operasi	588,245,025,063	(114,953,379,118)	*Cash Generated from (Used in) Operations*
Pembayaran Pajak	(233,602,601,317)	(230,241,089,404)	*Payment of Taxes*
Pembayaran Bunga	(105,784,237,361)	(147,759,966,900)	*Interest Paid*
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Operasi	248,858,186,385	(492,954,435,422)	*Net Cash Generated from (Used in) Operating Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			***CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES***
Penjualan AktivaTetap	210,740,635,630	313,580,097,867	*Proceeds from Sale of Property and Equipment*
Pencairan (Penempatan) Deposito Berjangka - Bersih	35,306,000,000	(37,306,000,000)	*Withdrawal (Placement) of Time Deposits - Net*
Penerimaan Bunga	54,623,950,162	34,720,457,724	*Interest Received*
Penerimaan Dividen	9,206,787,846	11,424,853,669	*Dividend Received*
Perolehan Aktiva Tetap	(84,901,085,710)	(41,730,323,035)	*Acquisitions of Property and Equipment*
Penerimaan (Pengeluaran) Security Deposit - Bersih	(50,454,954,149)	885,055,860	*Receipt (Withdrawal) of Security Deposits - Net*
Penerimaan Lain-lain dari Aktivitas Investasi - Bersih	102,961,796	802,000,720	*Other Receipts from Investing Activities - Net*
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Investasi	174,624,295,575	282,376,142,805	*Net Cash Provided by Investing Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			***CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES***
Pembayaran Hutang Jangka Panjang	(29,167,678,953)	(24,445,153,062)	*Payments of Long Term Liabilities*
Penerimaan Pinjaman Jangka Panjang	36,690,571,592	20,681,098,057	*Long Term Loan Received*
Penerimaan Dana Setoran Modal	1,000,000,000,000	--	*Receipt of Paid - In Capital Fund*
Penerimaan (Pengeluaran) untuk Aktivitas Pendanaan Lainnya	(52,823,136)	3,438,570,853	*Receipt (Payments) for Other Financing Activities*
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	1,007,470,069,503	(325,484,152)	*Net Cash Provided by (Used in) Financing Activities*
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	1,430,952,551,463	(210,903,776,769)	***NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS***
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	1,267,305,110,772	1,496,982,779,003	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR***
Efek Perubahan Kurs Mata Uang Asing	249,876,024,132	(18,773,891,462)	*Effect of Foreign Exchange Rate Changes*
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	**2,948,133,686,367**	**1,267,305,110,772**	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE YEAR***
AKTIVITAS YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS			***ACTIVITIES NOT AFFECTING CASH FLOWS***
Pengakuan Penyertaan Modal Pemerintah yang Akan Diterima	--	500,000,000,000	*Recognition of Accrued Government Equity Participation*

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

1. Umum / *1. General*

1.a. Pendirian / *1.a. Establishment*

PT Garuda Indonesia (Persero) (Perusahaan) yang awalnya berbentuk Perusahaan Negara, berubah menjadi Persero berdasarkan Akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soeleman Ardjasasmita, SH, sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971. Perubahan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68 tanggal 26 Agustus 1975. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 63 tanggal 15 Maret 2007 dari Aulia Taufani SH, notaris di Jakarta, sebagai pengganti dari Notaris Sutjipto, SH. Akta perubahan ini telah diterima dan dicatat oleh Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, sesuai Surat Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No. W7-HT.01.04-4928 tanggal 13 April 2007.

PT Garuda Indonesia (Persero) (the Company) which was previously a "State Company", based on Deed No. 8 dated March 4, 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, SH, has changed into a state-owned limited liability company as a result of Government Regulation No. 67 in 1971. This change was published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 68 dated August 26, 1975. The Company's Articles of Association have been amended several times, most recently by Deed No. 63 dated March 15, 2007 of Aulia Taufani, SH, notary in Jakarta, substitution of Notary Sutjipto, SH. This amandment has been received and noted by Ministry of Justice and Human Right of the Republic of Indonesia in accordance with Letter of Minister of Justice and Human Rights No. W7-HT.01.04-4928 dated April 13, 2007.

Tujuan pendirian Perusahaan adalah untuk melaksanakan serta menunjang program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berhubungan dengan jasa pengangkutan udara.

The objectives of the Company's establishment is to carry out and support the Government's program in economic and national development, in general, especially in air transport and other related areas.

Sesuai dengan pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan terutama adalah sebagai berikut:

In accordance with article 3 of the Company's Articles of Association, the scope of its activities comprises of the followings:

1. Angkutan udara komersial berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri.
2. Angkutan udara borongan untuk penumpang dan barang dalam negeri dan luar negeri.
3. Pemeliharaan dan perbaikan pesawat, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.
4. Jasa pelayanan penunjang operasional angkutan udara.
5. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan udara.
6. Jasa konsultasi, pendidikan dan latihan yang berkaitan dengan pengangkutan udara.
7. Jasa pelayanan kesehatan bagi karyawan Perusahaan.

1. *Scheduled air transport, both domestic and international, of commercial passengers, cargo and mail.*
2. *Non-scheduled air transport, both domestic and international, of passengers and cargo.*
3. *Maintenance and overhaul of its own and other airlines' aircrafts.*
4. *Support services related to air transport operations.*
5. *Information systems services related to air transport operations.*
6. *Consultation, educational and training services related to air transport.*
7. *Health care services for the Company's employees.*

Perusahaan berkedudukan dan berkantor pusat di Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta.

The Company is domiciled and its head office is located at Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta.

1.b. Susunan Pengurus Perusahaan

Pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, susunan pengurus Perusahaan adalah sebagai berikut:

1.b. The Company's Management

At December 31, 2007 and 2006, the Company's management consists of the followings:

Komisaris	**2007***	**2006**	***Commissioners***
Komisaris Utama	Hadiyanto	Abdulgani	*President Commissioner*
Komisaris	Sahala Lumban Gaol	Bambang Wahyudi	*Commissioner*
Komisaris	Wendi Aritenang Yazid	Slamet Riyanto	*Commissioner*
Komisaris	Abdulgani	Aries Muftie	*Commissioner*
Komisaris	Adi Rahman Adiwoso	--	*Commissioner*

Direksi	**2007****	***Directors***
Direktur Utama	Emirsyah Satar	*President & CEO*
Direktur Keuangan	Eddy Porwanto	*EVP Finance*
Direktur Teknik	Hadinoto Soedigno	*EVP Engineering & Maintenance*
Direktur Niaga	Agus Priyanto	*EVP Commercial*
Direktur Sumber Daya Manusia & Umum	Achirina	*EVP Human Capital & Corporate Support*
Direktur Operasi	Capt. Ari Sapari	*EVP Operation*
Direktur Strategi & Teknologi Informasi	Elisa Lumbantoruan	*EVP Corporate Strategy & Information Technology*

Direksi	**2006**	***Directors***
Direktur Utama	Emirsyah Satar	*President & CEO*
Direktur	Agus Priyanto	*Director*
Direktur	Sunarko Kuntjoro	*Director*

*) Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No.KEP-78/MBU/2007 tanggal 4 Juni 2007 jo KEP – 015/MBU/2005 tanggal 16 Maret 2005.

**) Berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. RIS/02/MBU/2007 tanggal 31 Oktober 2007.

*) *Based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprise of the Republic of Indonesia No. KEP-78/MBU/2007 dated June 4, 2007 jo KEP – 015/MBU/2005 dated March 16, 2005.*

**) *Based on Extraordinary General Meeting of Shareholders No. RIS/02/MBU/2007 dated October 31, 2007.*

Perusahaan memberikan kompensasi kepada pengurus Perusahaan berupa gaji, tunjangan dan insentif sebesar Rp 7.329.786.666 tahun 2007 dan Rp 5.741.590.000 tahun 2006.

The Company remunerated its management in the form of salaries, allowances and incentives for total of Rp 7,329,786,666 in 2007 and Rp 5,741,590,000 in 2006.

Pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, jumlah karyawan Perusahaan dan anak perusahaan masing-masing sebanyak 12.534 karyawan dan 13.643 karyawan.

As of December 31, 2007 and 2006, the Company and its subsidiaries have total number of employees of 12,534 and 13,643 respectively.

2. Ikhtisar Kebijakan Akuntansi Penting

2.a. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi disusun dengan menggunakan prinsip dan praktik akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasi, kecuali untuk laporan arus kas, adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan dalam penyusunan laporan keuangan konsolidasi adalah mata uang Rupiah, yang pengukurannya disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu yang disusun berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

Laporan arus kas konsolidasi disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

2.b. Prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi meliputi laporan keuangan Perusahaan dan anak perusahaan dengan kepemilikan lebih dari 50%, baik langsung maupun tidak langsung atau Perusahaan dapat mengendalikan investasi tersebut. Saldo dan transaksi termasuk keuntungan/kerugian yang belum direalisasi atas transaksi antar perusahaan dieliminasi untuk mencerminkan posisi keuangan dan hasil usaha Perusahaan dan anak perusahaan sebagai satu kesatuan usaha.

Anak perusahaan tidak dikonsolidasikan apabila pengendalian dimaksudkan untuk sementara, karena saham anak perusahaan dibeli dengan tujuan untuk dijual atau dialihkan dalam jangka pendek; atau anak perusahaan dibatasi oleh suatu restriksi jangka panjang sehingga mempengaruhi secara signifikan kemampuannya dalam mentransfer dana kepada induk perusahaan. Anak perusahaan yang tidak dikonsolidasikan tersebut harus dipertanggungjawabkan oleh induk perusahaan sebagaimana anak perusahaan lainnya, sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 13 tentang "Akuntansi untuk Investasi".

Hak minoritas adalah bagian hasil usaha dan bagian aktiva bersih dari anak perusahaan yang tidak dimiliki, baik secara langsung maupun tidak langsung oleh Perusahaan.

2. Summary of Significant Accounting Policies

2.a. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements have been prepared using accounting principles and practices generally accepted in Indonesia.

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah, while the measurement basis used is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the direct method by classifying cash flows into operating, investing and financing activities.

2.b. Principle of Consolidation

The consolidated financial statements include the financial statements of the Company and its subsidiaries wherein the Company has direct or indirect ownership interest of more than 50% or where the Company has control over the investee. Intercompany balances and transactions, including unrealized gains or losses on intercompany transactions, are eliminated to reflect the financial position and the results of operations of the Company and its subsidiaries as one business entity.

A subsidiary is excluded from consolidation when control is intended to be temporary because the subsidiary is acquired and held exclusively with a view to its subsequent disposal in the near future; or it operates under long term restrictions which significantly impair its ability to transfer funds to the parent company. Such unconsolidated subsidiaries are accounted for by the parent company as other investments in accordance with Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) No.13 regarding "Accounting for Investments".

Minority interest is that part of the net results of operations and of net assets of a subsidiary attributable to interests which are not owned, directly or indirectly, through subsidiaries, by the parent company.

Perusahaan membukukan selisih penilaian kembali aktiva tetap dibandingkan nilai perolehannya yang dilakukan oleh Garuda Orient Holidays Pty Ltd (GOH), anak perusahaan, sebagai "Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan".

The Company recognizes the difference due to fixed assets revaluation compared to the acquisition cost conducted by Garuda Orient Holidays Pty Ltd (GOH), subsidiary, as "Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries".

2.c. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasi sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aktiva dan kewajiban, serta pengungkapan aktiva dan kewajiban kontinjensi pada tanggal laporan keuangan dan jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan.

2.c. Use of Estimates

The preparation of consolidated financial statements in conformity with accounting principles generally accepted in Indonesia requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period.

2.d. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan dan anak perusahaan, kecuali Garuda Orient Holidays Pty. Ltd. (GOH), anak perusahaan, diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi-transaksi selama tahun berjalan dalam mata uang asing dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal neraca, aktiva dan kewajiban moneter dalam mata uang asing disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian kurs yang timbul dibebankan dalam laporan laba rugi tahun yang bersangkutan.

Pembukuan GOH diselenggarakan dalam Dollar Australia. Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasi, aktiva dan kewajiban GOH pada tanggal neraca dijabarkan masing-masing dengan menggunakan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut, sedangkan pendapatan dan beban dijabarkan dengan menggunakan kurs rata-rata. Selisih kurs yang terjadi disajikan sebagai bagian dari ekuitas pada akun "Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan".

2.d. Foreign Currency Transactions and Translation

The books of accounts of the Company and its subsidiaries, except of Garuda Orient Holidays Pty. Ltd. (GOH), a subsidiary, are maintained in Indonesian Rupiah. Transactions during the year involving foreign currencies are recorded at the rates of exchange prevailing at the time the transactions are made. At balance sheet date, monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are adjusted to reflect the rates of exchange prevailing at that date. The resulting gains or losses are credited or charged to current operations.

The books of accounts of GOH are maintained in Australian Dollar. For the purpose of presenting the consolidated financial statements, the assets and liabilities of GOH at balance sheet date are translated using the rates of exchange prevailing at that date, while revenues and expenses are translated using the average rates of exchange for the year. The resulting difference is presented as "Translation Adjustments" under equity.

2.e. Kas dan Setara Kas

Kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam jangka waktu tiga bulan atau kurang dari tanggal perolehannya dan yang tidak dijaminkan serta tidak dibatasi penggunaannya.

2.e. Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents consist of cash on hand and in banks and all investments with maturities of three months or less from the date of placement that are not used as collateral and unrestricted.

2.f. Piutang

Piutang dinyatakan sebesar jumlah nominal setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu. Penyisihan piutang ragu-ragu dibentuk berdasarkan penelaahan terhadap masing-masing debitur pada akhir tahun.

2.f. Accounts Receivable

Accounts receivables are stated at their outstanding balance net of allowance for doubtful accounts. Allowance for doubtful accounts is estimated based on a review of the status of the individual debtor at end of year.

2.g. Persediaan

Persediaan suku cadang, persediaan umum dan jasa boga dinilai berdasarkan biaya perolehan. Biaya perolehan ditentukan dengan metode rata-rata tertimbang.

2.g. Inventories

Spare parts, general and catering inventories are stated at cost. Cost is determined using the weighted-average cost method.

2.h. Biaya Dibayar di Muka

Biaya dibayar di muka dibebankan selama masa manfaat masing-masing biaya.

2.h. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are charged to operations over their beneficial periods.

2.i. Investasi

Deposito berjangka

Deposito berjangka yang jatuh tempo kurang dari tiga bulan namun dijaminkan dan deposito berjangka yang jatuh tempo lebih dari tiga bulan disajikan sebagai investasi jangka pendek dan dinyatakan sebesar nilai nominal.

Investasi pada perusahaan asosiasi

Investasi dalam saham dengan pemilikan 20% sampai dengan 50%, baik langsung maupun tidak langsung, atau Perusahaan memiliki pengaruh signifikan untuk berpartisipasi dalam keputusan yang menyangkut kebijakan keuangan serta operasi dari perusahaan tersebut tetapi bukan merupakan pengendalian terhadap kebijakan tersebut, dinyatakan sebesar biaya perolehan, ditambah atau dikurangi dengan bagian laba atau rugi perusahaan asosiasi sejak perolehan sebesar persentase kepemilikan dan dikurangi dengan dividen diterima (metode ekuitas). Bila terjadi penurunan nilai bersifat permanen, maka nilai tercatatnya dikurangi untuk mengakui penurunan tersebut yang ditentukan untuk setiap investasi secara individu dan kerugiannya dibebankan pada laporan laba rugi tahun berjalan.

2.i. Investments

Time deposits

Time deposits with maturities of three months or less which are pledged as securities for loans and time deposits with maturities of more than three months are presented as short-term investments and are stated at their nominal values.

Investments in associates

Investments in shares of stock with ownership interest of 20% to 50%, directly or indirectly, or where the Company is in a position to exercise significant influence, but not control, through participation in financial and operating policy decision of the investee, are accounted for using the equity method whereby the Company's proportionate share in the income or loss of the associates after the date of acquisition is added to or deducted from, and dividends received are deducted from the acquisition cost of the investments (equity method). The carrying amount of the investments is written down to recognize a permanent decline in the value of the individual investments. Any such write-down is charged directly to current operations.

2.j. Aktiva Tetap

Aktiva tetap, kecuali tanah, dinyatakan berdasarkan biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan. Biaya perolehan meliputi harga beli dan biaya yang berhubungan langsung agar aktiva tetap tersebut siap untuk digunakan.

2.j. Property and Equipment

Property and equipment, except land, are stated at cost less accumulated depreciation. Such cost consists of acquisition cost and expenses that are directly attributable to preparing the property and equipment for their intended use.

Aktiva tetap, kecuali tanah, disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis aktiva tetap yang bersangkutan sebagai berikut:

Property and equipment, except land, are depreciated using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets as follows:

	Tahun/*Years*	
Pesawat - Setelah Dikurangi Nilai Sisa 20%		*Aircrafts - Net of Residual Value of 20%*
Airframe	12 – 15	*Airframes*
Mesin	12 – 15	*Engines*
Simulator - Setelah Dikurangi Nilai Sisa 20%	10	*Simulators - Net of Residual Value of 20%*
Rotable	12	*Rotables*
Bangunan		*Buildings*
Hanggar	40	*Hangar*
Gedung Kantor	20	*Office Building*
Kendaraan	3 – 5	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	2 – 10	*Furniture and Fixtures*

Tanah dinyatakan berdasarkan biaya perolehan dan tidak disusutkan.

Land is stated at cost and is not depreciated.

Aktiva tetap yang tidak digunakan, dikelompokkan dalam akun "Aktiva Lain-lain" yang dinyatakan sebesar jumlah terendah untuk jumlah tercatat atau nilai realisasi bersih.

Unused property and equipment are categorized into "Other Assets" which are stated at the lower of carrying value or net realizable value.

Biaya pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi pada saat terjadinya; pengeluaran yang memperpanjang masa manfaat atau memberi manfaat ekonomis di masa yang akan datang dalam bentuk peningkatan kapasitas, atau peningkatan standar kinerja dikapitalisasi. Aktiva tetap yang tidak digunakan lagi atau dijual dikeluarkan dari kelompok aktiva tetap berikut akumulasi penyusutannya. Keuntungan atau kerugian dari penjualan aktiva tetap tersebut dibukukan dalam laporan laba rugi pada tahun yang bersangkutan.

The cost of maintenance and overhaul is charged to operations as incurred; expenditures which extend the useful life of the asset or result in increased future economic benefits such as increase in capacity and improvement in the quality of output or standard of performance are capitalized. When assets are retired or otherwise disposed of, their carrying values and the related accumulated depreciation are removed from the accounts and any resulting gain or loss is reflected in the current operations.

Aktiva dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aktiva tetap yang bersangkutan pada saat aktiva selesai dan siap digunakan.

Construction in progress is stated at cost and transferred to the respective property and equipment account when completed and ready for use.

Sesuai dengan PSAK No. 48 tentang "Penurunan Nilai Aktiva", pada setiap tanggal neraca Perusahaan dan anak perusahaan menelaah ada atau tidaknya indikasi penurunan nilai aktiva. Jika terdapat indikasi penurunan nilai aktiva, Perusahaan harus menaksir jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aktiva tersebut.

According to SFAS No. 48 regarding "Accounting for Impairment of Assets" the Company and its subsidiaries assess whether there is any indication that an asset may be impaired at each balance sheet date. If any such indication exists, the Company should estimate the recoverable amount of the asset.

2.k. Sewa Guna Usaha

Transaksi sewa guna usaha dikelompokkan sebagai *capital lease* apabila memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Penyewa guna usaha memiliki hak opsi untuk membeli aktiva yang disewagunausahakan pada akhir masa sewa guna usaha dengan harga yang telah disetujui bersama pada saat dimulainya perjanjian sewa guna usaha.
2. Seluruh pembayaran berkala yang dilakukan oleh penyewa guna usaha ditambah dengan nilai sisa dapat menutup pengembalian biaya perolehan yang disewagunausahakan beserta bunganya sebagai keuntungan perusahaan sewa guna usaha.
3. Masa sewa guna usaha minimum dua tahun.

Aktiva dan kewajiban sewa guna usaha dicatat sebesar nilai tunai dari seluruh pembayaran sewa guna usaha ditambah nilai sisa (harga opsi). Aktiva sewa guna usaha disusutkan dengan metode dan berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis yang sama dengan aktiva tetap sejenis (Catatan 2.j).

Transaksi sewa guna usaha yang tidak memenuhi kriteria tersebut di atas diakui sebagai transaksi sewa menyewa biasa.

2.k. Leases

Lease transactions are recorded as capital leases when the following criteria are met:

1. *The lessee has the option to purchase the leased asset at the end of the lease term at a price mutually agreed upon at the inception of the lease agreement.*
2. *All periodic lease payments made by the lessee plus residual value shall represent a return of the cost of the leased asset and interest thereon as the profit of the lessor.*
3. *Minimum lease period is two years.*

Leased assets and lease liabilities under the capital lease method are recorded at the present value of the total installments plus residual value (option price). Leased assets are depreciated using the same method and estimated useful lives used for directly acquired property and equipment (Note 2.j).

Lease transactions that do not meet the above criteria are recognized as operating leases transaction.

2.l. Beban Tangguhan

Biaya-biaya lain yang memberikan manfaat pada masa datang ditangguhkan dan diamortisasi dengan metode garis lurus berdasarkan masa manfaatnya.

2.l. Deferred Charges

Other expenses that have future benefits are deferred and are being amortized using the straight-line method over their beneficial periods.

2.m. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Pendapatan diakui sebagai berikut:

1. Penjualan tiket penumpang dan barang diakui sebagai pendapatan pada saat penerbangan telah dilakukan. Tiket penumpang dan dokumen yang telah dijual namun belum diterbangkan dicatat sebagai pendapatan diterima di muka.
2. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka pendek diakui pada saat jasa diserahkan kepada langganan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka panjang diakui dengan menggunakan metode persentase penyelesaian.
3. Pendapatan atas jasa perhotelan, jasa boga, biro perjalanan dan jasa sistem reservasi serta jasa lain yang berhubungan dengan penerbangan diakui sebagai pendapatan pada saat jasa diserahkan.
4. Pendapatan sewa diakui sesuai dengan masa manfaatnya.

2.m. Recognition of Revenues and Expenses

Revenues are recognized as follows:

1. *Passenger ticket and cargo are recognized when transportation is provided. Tickets sold for passengers and cargos are initially recorded as unearned revenues.*
2. *Revenue from short-term aircraft maintenance and overhaul contract is recognized when the service is rendered. Revenue from long-term aircraft maintenance and overhaul contracts is recognized using the percentage-of-completion method.*
3. *Revenues from hotels, catering, travel agency services, reservation system services and other services related to flight operations are recognized when the services are rendered.*
4. *Rental revenue is recognized when earned over the benefited period.*

5. Penghasilan bunga diakui sesuai dengan berlalunya waktu. Penghasilan dividen dari investasi jangka panjang lainnya diakui pada saat hak menerima dividen telah ditetapkan.

Beban termasuk beban pinjaman, diakui pada saat terjadi atau sesuai dengan masa manfaatnya.

2.n. Imbalan Kerja

Program Pensiun

Perusahaan dan anak perusahaan menyelenggarakan program pensiun iuran pasti atau program asuransi jaminan hari tua untuk seluruh karyawan tetapnya sesuai peraturan Perusahaan dan anak perusahaan. Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan dicatat sebagai beban tahun berjalan.

Imbalan Kerja Lainnya

Selain program pensiun, Perusahaan dan anak perusahaan memberikan penghargaan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan pensiun normal (manfaat purna jasa), dan penghargaan kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun (penghargaan masa kerja), sesuai dengan kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan yang didasarkan pada Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Imbalan kerja ini merupakan manfaat pasti tanpa pendanaan, sehingga kewajiban imbalan kerja diakui dalam laporan keuangan. Biaya jasa kini diakui sebagai beban pada tahun berjalan. Biaya jasa lalu sebagai dampak perubahan asumsi aktuaria bagi karyawan aktif diakui dalam laporan laba rugi selama sisa masa kerja rata-rata karyawan tersebut.

Imbalan kerja lainnya dihitung secara aktuaria. Metode penilaian aktuaria yang digunakan untuk imbalan kerja tanpa pendanaan ini adalah metode *projected unit credit*.

Perusahaan dan anak perusahaan juga menyediakan program pemeliharaan kesehatan bagi pensiunan dan keluarganya yang memenuhi syarat. Program tersebut dikelola oleh Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA). Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan dicatat sebagai beban tahun berjalan.

Imbalan kerja atas pemutusan kontrak kerja diakui sebagai kewajiban dan beban pada saat terjadi.

2.o. Penghasilan (Beban) Pajak

Beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam tahun yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

5. *Interest income is recognized when earned. Dividend income from other long term investments is recognized when the shareholders' rights to receive such dividend have been established.*

Expenses, including borrowing costs, are recognized when incurred.

2.n. Employee Benefits

Pension Plans

The Company and its subsidiaries established defined contribution pension plans or insurance program covering post-retirement for all their permanent employees in accordance with their policies. The contributions of the Company and its subsidiaries are charged directly to current operations.

Other Employee Benefits

In addition to the pension plan, the Company and its subsidiaries provide award to their employees who have reached normal retirement (post retirement benefit) and to employees who have already rendered 20 years of service (long service award), in accordance with the Company and its subsidiaries' policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. Such benefits are an unfunded defined benefit hence the corresponding obligation is recorded in the financial statements. Current service cost is charged to operations in the current period. Past service cost as the effect of changes in actuarial assumption for active employees are charged to operations over the estimated average remaining working lives of employees.

Other employee benefits are actuarially determined. The actuarial method used by the actuary for the unfunded benefits is the projected unit credit method.

The Company and its subsidiaries also provide a post retirement healthcare plan for all their pensioners and their eligible dependants. The plan is managed by Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA). The contributions of the Company and its subsidiaries are charged directly to current operations.

Termination benefit is recognized as liability and expense when incurred.

2.o. Tax Income (Expense)

Current tax expense is determined based on the taxable income for the year computed using the prevailing tax rates.

Seluruh perbedaan temporer antara jumlah tercatat aktiva dan kewajiban dengan dasar pengenaan pajaknya diakui sebagai pajak tangguhan dengan metode kewajiban. Pajak tangguhan diukur dengan tarif pajak yang berlaku saat ini.

All temporary differences between the amount of recorded assets and liabilities with the tax base of accounting for asset and liabilities are recognized as deferred taxes using liability method. Deferred tax is measured by enacted tax rate.

Saldo rugi fiskal yang dapat dikompensasi diakui sebagai aktiva pajak tangguhan apabila besar kemungkinan bahwa jumlah laba fiskal di masa mendatang akan memadai untuk dikompensasi.

Accumulated fiscal loss, which can be compensated, is recognized as deferred tax asset if there is a high possibility that the amount of the future fiscal profit will be sufficient to be compensated.

Koreksi terhadap kewajiban perpajakan diakui saat surat ketetapan pajak diterima atau jika mengajukan keberatan, pada saat keputusan atas keberatan tersebut telah ditetapkan.

Correction of tax liabilities are recognized at the time when tax assessment letter is accepted or if file objection, when the decision of proposing objections is determined.

2.p. Instrumen Derivatif

Perusahaan menerapkan PSAK No. 55 (revisi 1999) mengenai "Akuntansi Instrumen Derivatif dan Aktivitas Lindung Nilai". Berdasarkan standar ini, seluruh derivatif, baik yang diperlakukan sebagai lindung nilai maupun yang bukan, harus disajikan di neraca sebagai aktiva atau kewajiban dengan nilai wajarnya.

2.p. Derivative Financial Instruments

The Company adopted SFAS No. 55 (revised 1999) regarding "Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities". Under this standard, all derivatives, whether designated in hedging relationships or not, are required to be recorded in the balance sheet at fair value as either assets or liabilities.

Perubahan dalam nilai wajar instrumen derivatif diakui secara periodik baik di laporan laba rugi atau sebagai "keuntungan/kerugian belum direalisasi atas aktivitas lindung nilai" yang merupakan bagian terpisah dalam ekuitas, tergantung apakah suatu instrumen derivatif diperlakukan dan efektif sebagai transaksi lindung nilai.

Changes in the fair value of derivative instruments are recognized periodically either in earnings or in a separate line in equity titled "unrealized gain (loss) on hedge transaction", depending on whether a derivative is designated and effective as part of a hedge transaction.

Untuk instrumen derivatif yang diperlakukan sebagai lindung nilai atas nilai wajar, perubahan dalam nilai wajar atas transaksi yang dilindung nilainya dan instrumen derivatif, diakui dalam laporan laba rugi.

For derivatives designated as fair value hedges, changes in fair value of the hedge item and the derivative instrument are recognized in the current year statements of income.

Untuk derivatif yang diperlakukan sebagai lindung nilai atas arus kas, perubahan dalam nilai wajar yang efektif dari suatu instrumen derivatif diakui sebagai "keuntungan (kerugian) belum direalisasi atas lindung nilai arus kas" pada ekuitas sampai saat transaksi yang dilindung nilainya mempengaruhi laporan laba rugi. Bagian yang tidak efektif atas perubahan nilai wajar instrumen derivatif segera diakui dalam laporan laba rugi.

For derivatives designated as cash flow hedges, fair value changes of the effective portion of the hedging instrument are recognized as "unrealized gain (loss) on cash flow hedge transaction" in equity until the hedged item is recognized in earnings. The ineffective portion of the fair value changes are recognized in statement of income immediately.

3. Anak Perusahaan / *3. Subsidiaries*

Perusahaan memiliki penyertaan saham pada anak-anak perusahaan berikut:

The Company has ownership interests in the following subsidiaries:

Anak Perusahaan/ *Subsidiaries*	Lokasi/ *Domicile*	Kegiatan Usaha Utama/ *Main Business Activities*	Persentase Kepemilikan / *Percentage of Ownership*	Tahun Operasi Komersial/ *Operation Started*	Jumlah Aktiva/ *Total Assets* 2007	Jumlah Aktiva/ *Total Assets* 2006
			%		Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)	Jakarta	Penyedia Jasa Sistem Komputerisasi Reservasi/ *Computerized Reservation System Provider*	95.00	1996	47,405,748,059	44,731,022,021
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)	Jakarta	Perbaikan dan Pemeliharaan Pesawat Terbang/*Aircraft Maintenance and Overhaul*	99.00	2002	1,030,252,457,066	847,885,301,210
PT Aerowisata dan Anak Perusahaan/ *And its Subsidiaries*	Jakarta	Hotel, Jasa Boga, Penjualan Tiket/ *Hotel*, *Catering*, *Ticketing*	99.99	1993	849,391,802,402	748,286,735,912
PT Mirtasari Hotel Development Corporation (MHDC) *)	Denpasar	Hotel/ *Hotel*	99.99	1974	59,336,095,356	55,757,143,572
PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS) *)	Jakarta	Jasa Boga Pesawat/ *Aircraft Catering*	99.99	1974	334,105,199,789	307,052,829,178
PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS) *)	Jakarta	Biro Perjalanan Wisata/ *Travel Agent*	99.99	1967	21,533,055,220	21,436,130,443
PT Mandira Erajasa Wahana (MEW) *)	Jakarta	Jasa Transportasi/ *Transportation Service*	99.99	1989	113,720,359,071	93,737,283,330
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan Tiket/*Ticketing*	99.99	1989	8,954,242,963	7,428,840,225
PT Senggigi Pratama International (SPI) *)	Lombok	Hotel	99.99	1988	36,100,291,931	36,981,466,886
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOH) *)	Sydney	Biro Perjalanan Wisata/ *Travel Agent*	100.00	1981	66,298,974,214	34,720,548,777
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61.89	1989	22,899,382,681	19,900,557,370
PT Lufthansa Systems Indonesia	Jakarta	Penyedia Jasa Teknologi Informasi/ *Information Technology Services*	51.00	2005	139,259,134,815	102,377,275,461

*) Kepemilikan tidak langsung/*indirect ownership*

Laporan keuangan PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI) tidak dikonsolidasikan terkait dengan tidak adanya pengendalian operasional oleh Perusahaan atas PT LSI dan belum adanya kepastian mengenai kelanjutan investasi Perusahaan (Catatan 10).

The financial statements of PT Lufthansa Systems Indonesia are not consolidated related to inexistence of operational control by the Company on PT LSI and the uncertainty of the continuation of the Company's investments (Note 10).

4. Kas dan Setara Kas / 4. *Cash and Cash Equivalents*

	2007 Rp	2006 Rp	
Kas	19,384,033,905	17,707,822,367	***Cash on Hand***
Bank			***Cash in Banks***
Rupiah	1,221,279,823,358	132,275,018,076	*Rupiah*
USD	190,157,098,298	132,510,969,716	*USD*
Mata Uang Asing Lainnya	380,828,986,521	250,695,664,819	*Other Foreign Currencies*
Sub Jumlah	1,811,649,942,082	533,189,474,978	*Sub Total*
Deposito Berjangka			***Time Deposits***
Rupiah			*Rupiah*
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero)Tbk	210,000,000,000	--	*PT Bank Rakyat Indonesia (Persero)Tbk*
PT Bank Niaga Tbk	144,973,900,000	44,545,000,000	*PT Bank Niaga Tbk*
PT Bank Bukopin Tbk	55,070,000,000	15,470,000,000	*PT Bank Bukopin Tbk*
PT Bank Mega Tbk	48,900,000,000	25,700,000,000	*PT Bank Mega Tbk*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	46,790,000,000	63,978,924,423	*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk*
PT Bank Permata Tbk	25,000,000,000	--	*PT Bank Permata Tbk*
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	18,710,000,000	7,825,000,000	*PT Bank Mandiri (Persero) Tbk*
PT Bank Export Indonesia	17,500,000,000	12,500,000,000	*PT Bank Export Indonesia*
PT Bank Himpunan Saudara	4,300,000,000	--	*PT Bank Himpunan Saudara*
PT Bank International Indonesia Tbk	1,000,000,000	2,500,000,000	*PT Bank International Indonesia Tbk*
PT Bank Pembangunan Daerah Jatim	775,000,000	475,000,000	*PT Bank Pembangunan Daerah Jatim*
Citibank NA	665,000,000	1,050,000,000	*Citibank NA*
PT Bank Agroniaga Tbk	--	650,000,000	*PT Bank Agroniaga Tbk*
Mata Uang Asing			*Foreign Currencies*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk - USD	499,012,796,520	416,408,300,000	*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk - USD*
National Australian Bank - AUD	42,845,187,765	12,406,091,371	*National Australian Bank - AUD*
Bank of China - CNY	12,698,800,000	--	*Bank of China - CNY*
The Nassau Bank - USD	1,318,660,000	--	*The Nassau Bank - USD*
Industrial and Commercial Bank of China - CNY	6,349,400,000	--	*Industrial and Commercial Bank of China - CNY*
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk - USD	575,000,000	3,551,600,000	*PT Bank Mandiri (Persero) Tbk - USD*
PT Bank Niaga Tbk - USD	--	111,315,820,000	*PT Bank Niaga Tbk - USD*
Deutsche Bank - USD	--	9,020,000,000	*Deutsche Bank - USD*
Citibank NA - USD	--	6,719,900,000	*Citibank NA - USD*
Sub Jumlah	1,136,483,744,285	734,115,635,794	*Sub Total*
Jumlah	**2,948,133,686,367**	**1,267,305,110,772**	***Total***

Tingkat bunga per tahun deposito berjangka:			*Interest rates per annum of time deposits:*
Rupiah	8% - 8.25%	9.75% - 11%	*Rupiah*
USD	3.55% - 4.73%	4.75% - 4.98%	*USD*
AUD	6.5%	5%	*AUD*
CNY	2.88%	--	*CNY*

5. Investasi Jangka Pendek / *5. Short Term Investments*

	2007 Rp	2006 Rp	
Deposito Berjangka			***Time Deposits***
PT Bank Niaga Tbk - Rupiah	11,621,654,000	11,000,000,000	*PT Bank Niaga Tbk - Rupiah*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk			*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk*
Rupiah	--	16,560,000,000	*Rupiah*
USD	--	20,746,000,000	*USD*
Jumlah	**11,621,654,000**	**48,306,000,000**	***Total***
Tingkat bunga per tahun			*Interest rates per annum*
Rupiah	7.60% - 7.75%	11.25%	*Rupiah*
USD	6.75%	5%	*USD*

Deposito berjangka pada PT Bank Niaga Tbk digunakan sebagai jaminan atas pinjaman PT Mandira Erajasa Wahana, anak perusahaan PT Aerowisata (Catatan 21).

Time deposit in PT Bank Niaga Tbk is used as collateral for loans of PT Mandira Erajasa Wahana, subsidiary of PT Aerowisata (Note 21).

6. Piutang / *6. Account Receivables*

a. Piutang Usaha / *a. Trade Receivables*

	2007 Rp	2006 Rp	
Jasa Penerbangan			***Airline***
Agen Penumpang	539,630,789,542	390,382,279,693	*Passenger Agents*
Perusahaan Penerbangan	167,682,154,203	171,524,368,744	*Airlines*
Agen Kargo	84,184,156,919	81,362,073,603	*Cargo Agents*
Kartu Kredit	14,975,004,070	11,249,833,547	*Credit Cards*
Pos	5,197,061,642	3,580,504,452	*Mail*
Lain-lain	164,469,087,901	114,950,422,716	*Others*
Sub Jumlah	976,138,254,277	773,049,482,755	*Sub total*
Non Jasa Penerbangan	406,471,475,034	323,881,089,087	*Non Airline*
Jumlah	1,382,609,729,311	1,096,930,571,842	*Total*
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(260,572,903,748)	(260,591,672,003)	*Allowance for Doubtful Accounts*
Jumlah - Bersih	**1,122,036,825,563**	**836,338,899,839**	***Total - Net***

Dalam piutang usaha termasuk piutang dari pihak hubungan istimewa:

Included in trade receivables are receivables from related parties as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
PT Gapura Angkasa	14,611,937,311	9,501,366,119	*PT Gapura Angkasa*
Abacus International Pte Ltd	5,240,757,548	9,127,452,377	*Abacus International Pte Ltd*
PT Lufthansa Systems Indonesia	27,088,835,847	8,003,384,353	*PT Lufthansa Systems Indonesia*
Jumlah	**46,941,530,706**	**26,632,202,849**	***Total***

Perubahan penyisihan piutang ragu-ragu adalah sebagai berikut:

Changes in the allowance for doubtful accounts are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Saldo Awal	260,591,672,003	243,309,903,050	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Bersih Selama Tahun Berjalan	(18,768,255)	17,281,768,953	*Net Changes for the Year*
Saldo Akhir	**260,572,903,748**	**260,591,672,003**	***Balance at End of Year***

Penyisihan piutang ragu-ragu dibentuk berdasarkan persentase tertentu atas piutang yang telah jatuh tempo. Manajemen berpendapat bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul akibat tidak tertagihnya piutang.

Allowance for doubtful accounts is calculated based on certain percentages of past-due receivables. The management believes that the allowance for doubtful accounts is adequate to cover possible losses on uncollectible accounts.

b. Piutang Lain-lain

b. Other Receivables

Akun ini terdiri dari piutang karyawan, pendapatan bunga yang masih harus diterima, piutang sewa ruangan dan gudang, dan lain-lain.

This account represents employee receivables, interest receivable, receivable from space and warehouse rental, and others.

7. Persediaan / *7. Inventories*

	2007 Rp	2006 Rp	
Suku Cadang	353,872,572,377	332,768,690,879	*Spare Parts*
Barang Dalam Perjalanan	591,640,694	283,179,100	*Goods in Transit*
Persediaan Umum			*General Inventories*
Jasa Boga	25,754,403,919	27,016,279,953	*Catering*
Dokumen	5,058,243,020	5,262,206,135	*Document*
Lain-lain	14,826,140,705	11,749,154,290	*Others*
Jumlah	400,103,000,715	377,079,510,357	*Total*
Penyisihan Persediaan Usang	(3,124,254,384)	(14,435,537,662)	*Allowance for Obsolescence*
Jumlah - Bersih	**396,978,746,331**	**362,643,972,695**	***Total - Net***

Perubahan penyisihan persediaan usang adalah sebagai berikut:

Changes in the allowance for obsolescence of inventories are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Saldo Awal	14,435,537,662	171,175,153,994	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Bersih Selama Tahun Berjalan	(11,311,283,278)	(156,739,616,332)	*Net Changes for the Year*
Saldo Akhir	**3,124,254,384**	**14,435,537,662**	***Balance at End of Year***

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan persediaan usang tersebut adalah cukup.

Management believes that the allowance for obsolescence of inventories is adequate.

Pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, persediaan telah diasuransikan dengan nilai pertanggungan yang memadai untuk menutupi kemungkinan kerugian yang dialami Perusahaan dan anak perusahaan.

At December 31, 2007 and 2006, inventories are insured with adequate coverage to cover possible losses to the Company and its subsidiaries.

8. Pajak Dibayar di Muka / *8. Prepaid Taxes*

	2007 Rp	2006 Rp	
Perusahaan			*The Company*
Taksiran Pajak Penghasilan Badan			*Estimated Overpayment of Corporate*
Lebih Bayar			*Income Tax*
Tahun 2007	6,450,900,722	--	*Year 2007*
Tahun 2006	6,372,924,243	6,388,985,813	*Year 2006*
Tahun 2005	--	5,383,415,465	*Year 2005*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
Taksiran Pajak Penghasilan Badan			*Estimated Overpayment of Corporate*
Lebih Bayar	26,514,679,089	24,247,028,224	*Income Tax*
Pajak Penghasilan			*Income Tax*
Pajak Pertambahan Nilai	306,417,177	19,757,340	*Value Added Tax*
Jumlah	**39,644,921,231**	**36,039,186,842**	***Total***

Pada tahun 2007, Perusahaan telah menerima Surat Ketetapan Pajak (SKP) untuk seluruh pajak tahun fiskal 2005, terdiri atas Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar (SKPLB) PPh Badan sebesar Rp 5.228.740.991, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPKB) PPh 21 sebesar Rp 1.534.054.686, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPKB) Nihil PPh 23, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPKB) Nihil PPh 26, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPKB) Nihil Pasal 4 Ayat 2, dan Surat Ketetapan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) sebesar Rp 701.380.732.

In 2007, The Company has received Tax Assessment Letters for all taxation for fiscal year 2005, consisting of Tax Assessment Letter for Overpayment of Corporate Income Tax amounting to Rp 5,228,740,991, Tax Assessment Letter for Underpayment of Income Tax article 21 amounting to Rp 1,534,054,686, Nil Tax Assessment Letter for Income Tax article 23, Nil Tax Assessment Letter for Income Tax article 26, Nil Tax Assessment Letter for Income Tax article 4 (2), and Tax Assessment Letter for Value Added Taxes amounting to Rp 701,380,732.

Perusahaan telah mengkompensasikan dan memindahbukukan kelebihan pembayaran Pajak Penghasilan Badan masa pajak tahun 2005 dengan SKPKB tahun pajak 2005 senilai

The Company has compensated and overbooked the overpayment of Corporate Income Tax of fiscal year 2005 with Tax Assessment Letter for Underpayment of Corporate Income

Rp 2.235.438.818 dan bunga penagihan tahun pajak 2003 senilai Rp 2.444.148.725, bunga penagihan PPN tahun pajak 1998 dan tahun pajak 1997 masing-masing senilai Rp 402.962.549 dan Rp 143.194.299.

Tax Income Taxes of fiscal year 2005 amounting to Rp 2,235,438,818, which comprise of interest on income tax payable of fiscal year 2003 amounting to Rp 2,444,148,725, interest on value added tax of fiscal year 1998 and 1997 amounting to Rp 402,962,549 and 143,194,299 respectively.

Taksiran pajak penghasilan badan lebih bayar anak perusahaan per 31 Desember 2007 merupakan milik PT Aerowisata dan PT Abacus Distribution System Indonesia, anak perusahaan, masing-masing sebesar Rp 22.242.116.275 dan Rp 4.272.562.814.

Estimated overpayment of corporate income tax of subsidiaries as of December 31, 2007 was incurred by PT Aerowisata and PT Abacus Distribution System Indonesia, subsidiary, amounting to Rp 22,242,116,275 and Rp 4,272,562,814 respectively.

9. Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka / *9. Advances and Prepaid Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat	435,622,545,787	313,349,175,424	*Aircraft Maintenance and Overhaul*
Bahan Bakar	282,361,881,678	86,338,434,176	*Fuel*
Sewa Pesawat	90,445,806,491	106,926,193,328	*Aircraft Rental*
Suku Cadang	18,569,417,412	11,588,327,075	*Spare Parts*
Perjalanan Dinas	7,604,953,461	4,871,567,827	*Duty Trip*
Sewa Gedung	7,346,799,448	6,577,817,751	*Building Rental*
Asuransi	1,482,664,291	13,909,548,408	*Insurance*
Lain-lain	23,833,156,045	18,833,363,884	*Others*
Jumlah	**867,267,224,613**	**562,394,427,873**	***Total***

10. Investasi Jangka Panjang / *10. Long Term Investments*

Investasi jangka panjang terdiri dari penyertaan pada anak perusahaan yang tidak dikonsolidasikan dan perusahaan asosiasi, secara langsung dan tidak langsung, sebagai berikut:

Long term investments consist of investments in unconsolidated subsidiary and associates, directly and indirectly, as follows:

	Persentase Kepemilikan/ *Percentage of Ownership* %	2007 Rp	2006 Rp	Domisili/ *Domicile*	Aktivitas Utama/ *Main Activity*
Kepemilikan Langsung/ *Direct Ownership*					
PT Gapura Angkasa	37.5	103,668,644,216	101,958,290,441	Jakarta	Jasa *Ground Handling / Ground Handling Services*
PT Lufthansa Systems Indonesia	51	37,519,867,011	27,928,864,352	Jakarta	Penyedia Jasa Teknologi Informasi/ *Information Technology Services Provider*
Kepemilikan Tidak Langsung Melalui PT Aerowisata/ *Indirect Ownership through PT Aerowisata*					
PT Aeroprima	40	6,041,704,058	5,633,903,765	Jakarta	Jasa Boga/*Catering Services*
PT Aeronurti Catering Services	47	2,196,473,125	2,509,459,595	Jakarta	Jasa Boga/*Catering Services*
Jumlah		**149,426,688,410**	**138,030,518,153**		***Total***

Mutasi investasi pada perusahaan asosiasi dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

The changes in investments in associates and subsidiaries are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Saldo Awal	138,030,518,153	137,097,097,225	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Tahun Berjalan			*Changes During the Year*
Penyesuaian Saldo Laba	(1,125,000,000)	(3,707,863,126)	*Prior Year Adjustments*
Bagian Laba Bersih	12,624,132,052	9,515,839,454	*Equity in Net Profit*
Dividen	(102,961,795)	(4,874,555,400)	*Dividend*
Saldo Akhir	**149,426,688,410**	**138,030,518,153**	***Balance at End of Year***

Perubahan saldo investasi pada masing-masing perusahaan asosiasi adalah sebagai berikut:

The changes in investments in associates are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
PT Gapura Angkasa			*PT Gapura Angkasa*
Saldo Awal	101,958,290,441	105,997,743,921	*Balance at Beginning of Year*
Penyesuaian Saldo Laba	(1,125,000,000)	(3,707,863,126)	*Prior Year Adjustments*
Bagian Laba Bersih	2,835,353,775	3,793,409,646	*Equity in Net Profit*
Dividen	--	(4,125,000,000)	*Dividend*
Saldo Akhir	**103,668,644,216**	**101,958,290,441**	***Balance at End of Year***
PT Lufthansa Systems Indonesia			*PT Lufthansa Systems Indonesia*
Saldo Awal	27,928,864,352	22,295,979,310	*Balance at Beginning of Year*
Bagian Laba Bersih	9,591,002,659	5,632,885,042	*Equity in Net Profit*
Saldo Akhir	**37,519,867,011**	**27,928,864,352**	***Balance at End of Year***
PT Aeroprima			*PT Aeroprima*
Saldo Awal	5,633,903,765	6,168,472,255	*Balance at Beginning of Year*
Bagian Laba Bersih	510,762,088	214,986,910	*Equity in Net Profit*
Dividen	(102,961,795)	(749,555,400)	*Dividend*
Saldo Akhir	**6,041,704,058**	**5,633,903,765**	***Balance at End of Year***
PT Aeronurti Catering Services			*PT Aeronurti Catering Services*
Saldo Awal	2,509,459,595	2,634,901,739	*Balance at Beginning of Year*
Bagian Rugi Bersih	(312,986,470)	(125,442,144)	*Equity in Net Loss*
Saldo Akhir	**2,196,473,125**	**2,509,459,595**	***Balance at End of Year***

Pada tanggal 13 Mei 2004, Perusahaan mengadakan perjanjian *Joint Venture* dengan Lufthansa Systems Group GmbH (Lufthansa), untuk membentuk perusahaan *joint venture* bernama PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI). Sesuai dengan Akta Pendirian PT LSI No.7 dari notaris Adrian Djuaini, SH, tanggal 9 Juni 2005, PT LSI memberikan jasa konsultasi, rekayasa sistem Teknologi Informasi (TI) dan pemeliharaan TI, kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya.

On May 13, 2004, the Company with Lufthansa Systems Group GmbH (Lufthansa) entered into a Joint Venture Agreement to establish a joint venture company namely PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI). According to the Deed of Establishment of PT LSI No. 7 of notary Adrian Djuaini, SH dated June 9, 2005, PT LSI engages in providing consultancy services and Information Technology (IT) system engineering as well as maintenance to airline companies and other industries.

Atas PT LSI tersebut, Perusahaan memegang 51% dan Lufthansa memegang 49% kepemilikan, dengan nilai penyertaan awal masing-masing sebesar Rp 22.500.254.025 dan Rp 21.617.883.675. Penyertaan Perusahaan dilakukan dalam bentuk peralatan, software, hardware, server, dan kekayaan lain yang berhubungan dengan aplikasi TI komersial, sedangkan penyertaan Lufthansa berupa penyertaan modal secara tunai.

The Company has 51% of ownership of PT LSI while Lufthansa has 49%, with initial investment costs of Rp 22,500,254,025 and Rp 21,617,883,675, respectively. The Company's investment is in the form of equipment, software, hardware, server, and other assets related to IT commercial application, while Lufthansa's investment is in the form of cash.

Sesuai Amandemen No. 3 atas *Joint Venture Agreement* No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 tanggal 30 April 2005 pasal 9, paling lambat pada 30 Juni 2007, kepemilikan Lufthansa akan ditingkatkan menjadi 51%, sementara Perusahaan akan memiliki 49% kepemilikan.

Based on the Amendment No. 3 to the Joint Venture Agreement No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 dated April 30, 2005 article 9, in no event later than on June 30, 2007, Lufthansa's ownership will be increased to 51% while the Company will have 49% of ownership.

Dalam tahun 2007, Perusahaan mengajukan permohonan arbitrase kepada *Singapore International Arbitration Committee*, dimana Perusahaan menuntut, antara lain, pengakhiran perjanjian *joint venture* antara Perusahaan dan Lufthansa. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan, proses arbitrase telah masuk dalam tahap persiapan penyampaian *"Statement of Case".*

In 2007, the Company proposed an arbitration appeal to the Singapore International Arbitration Committee, wherein the Company demands, among others, the termination of joint venture agreement between the Company and Lufthansa. Until the issuance date of financial statements, the arbitration process has reached to the preparation of "Statement of Case".

Dengan pertimbangan tidak adanya pengendalian operasional oleh Perusahaan atas PT LSI dan belum adanya kepastian mengenai kelanjutan investasi Perusahaan pada PT LSI, maka penyertaan pada PT LSI tidak dikonsolidasikan (lihat Catatan 2.b).

Considering that there is no operational control by the Company over PT LSI and the uncertainty of the continuation of the Company's investment in PT LSI, consequently the investment in PT LSI is not consolidated (see Note 2.b).

11. Investasi Jangka Panjang Lainnya / *11. Other Long Term Investments*

Akun ini merupakan investasi Perusahaan dan anak perusahaan di perusahaan lain, sebagai berikut:

This account represents investments of the Company and its subsidiaries in other companies, as follows:

	Domisili/ *Domicile*	Jumlah/ *Total*		Persentase Kepemilikan/ *Percentage of Ownership*	
		2007 Rp	2006 Rp	2007 %	2006 %
Kepemilikan Langsung/ *Direct Ownership*					
PT Merpati Nusantara Airlines	Jakarta	59,088,507,084	59,088,507,084	4.21	6.2
Papas Limited	Hongkong	3,642,432,474	3,642,432,474	17.65	17.65
Abacus International Holdings Ltd	Singapura/ *Singapore*	3,524,943,554	3,524,943,554	1.96	1.96
Kepemilikan Tidak Langsung Melalui PT Aerowisata/ *Indirect Ownership Through PT Aerowisata*					
PT Nusa Dua Graha International	Bali	12,110,450,000	12,110,450,000	8	8
PT Arthaloka Indonesia	Jakarta	5,115,266,951	5,115,266,951	3	3
PT Bumi Minang Padang Plaza	Padang	3,000,000,000	3,000,000,000	10	10
Garuda Orient Holidays	Jepang/ *Japan*	427,212,608	427,212,608	10	10
Jumlah/*Total*		**86,908,812,671**	**86,908,812,671**		

Pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, PT Aerowisata, anak perusahaan, memiliki penyertaan saham pada PT Belitung Inti Permai yang nilainya telah diturunkan menjadi nihil. Manajemen anak perusahaan berpendapat bahwa investasi ini tidak terpulihkan karena pembangunan Hotel Belitung Beach telah terhenti sejak tahun 1994. Biaya perolehan awal investasi ini sebesar Rp 2.059.740.000.

As of December 31, 2007 and 2006, PT Aerowisata, subsidiary, has investment in shares of PT Belitung Inti Permai which was impaired to nil. The subsidiary's management believes that this investment will not be recovered as the development of Belitung Beach Hotel had been stopped since 1994. The initial acquisition cost of the investment amounted to Rp 2,059,740,000.

12. Aktiva Tetap / *12. Property and Equipment*

	1 Januari/ *January 1*, 2007 Rp	Penambahan/ *Additions* Rp	Pengurangan/ *Deductions* Rp	Reklasifikasi/ *Reclassifications* Rp	31 Desember/ *December 31,* 2007 Rp	
Biaya Perolehan						***Acquisition Cost***
Pesawat Udara						*Aircrafts*
Airframe	3,565,084,653,258	--	136,946,802,360	--	3,428,137,850,898	*Airframes*
Mesin	1,040,076,303,961	--	24,563,163,527	--	1,015,513,140,434	*Engines*
Simulator	187,990,679,820	--	--	--	187,990,679,820	*Simulators*
Rotable	404,919,480,270	2,777,289,480	375,190,000	--	407,321,579,750	*Rotables*
Tanah	66,560,940,309	3,722,727,273	--	--	70,283,667,582	*Land*
Bangunan	498,496,863,782	362,799,550	--	1,706,622,796	500,566,286,128	*Buildings*
Kendaraan	293,005,585,708	48,007,999,457	26,984,195,787	1,687,636,364	315,717,025,742	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	578,211,713,849	29,344,262,106	7,599,851,230	4,793,381,818	604,749,506,543	*Furniture and Fixtures*
Aktiva dalam Penyelesaian	18,696,103,382	3,735,304,936	--	(8,187,640,978)	14,243,767,340	*Assets under Construction*
Aktiva Sewa Guna Usaha						*Leased Assets*
Kendaraan	394,882,691	--	--	--	394,882,691	*Vehicles*
Jumlah	6,653,437,207,030	87,950,382,802	196,469,202,904	--	6,544,918,386,928	*Total*
Akumulasi Penyusutan						***Accumulated Depreciation***
Pesawat Udara						*Aircrafts*
Airframe	1,815,348,856,912	207,389,866,682	136,946,802,360	--	1,885,791,921,234	*Airframes*
Mesin	490,494,829,375	62,705,581,207	24,563,163,527	--	528,637,247,055	*Engines*
Simulator	102,034,295,578	11,635,411,738	--	--	113,669,707,316	*Simulators*
Rotable	236,249,828,742	24,256,732,192	--	--	260,506,560,934	*Rotables*
Bangunan	354,557,243,572	15,767,176,882	--	--	370,324,420,454	*Buildings*
Kendaraan	246,671,591,461	20,908,130,503	26,718,527,718	--	240,861,194,246	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	500,735,371,108	25,388,736,415	2,091,206,159	--	524,032,901,364	*Furniture and Fixtures*
Aktiva Sewa Guna Usaha						*Leased Assets*
Kendaraan	112,188,487	77,151,972	--	--	189,340,459	*Vehicles*
Jumlah	3,746,204,205,235	368,128,787,591	190,319,699,764	--	3,924,013,293,062	*Total*
Nilai Buku	**2,907,233,001,795**				**2,620,905,093,866**	***Book Value***

	1 Januari/ *January 1*, 2006 Rp	Penambahan/ *Additions* Rp	Pengurangan/ *Deductions* Rp	Reklasifikasi/ *Reclassifications* Rp	31 Desember/ *December 31,* 2006 Rp	
Biaya Perolehan						***Acquisition Cost***
Pesawat Udara						*Aircrafts*
Airframe	3,565,084,653,258	--	--	--	3,565,084,653,258	*Airframes*
Mesin	1,082,329,582,475	--	42,253,278,514	--	1,040,076,303,961	*Engines*
Simulator	187,990,679,820	--	--	--	187,990,679,820	*Simulators*
Rotable	384,880,484,681	20,038,995,589	--	--	404,919,480,270	*Rotables*
Tanah	66,650,312,269	--	89,371,960	--	66,560,940,309	*Land*
Bangunan	497,561,960,369	1,047,142,849	156,764,500	44,525,064	498,496,863,782	*Buildings*
Kendaraan	289,978,078,527	18,435,098,119	15,636,840,938	229,250,000	293,005,585,708	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	551,639,451,817	28,790,072,151	4,993,879,894	2,776,069,775	578,211,713,849	*Furniture and Fixtures*
Aktiva dalam Penyelesaian	12,130,188,590	9,615,759,631	--	(3,049,844,839)	18,696,103,382	*Assets under Construction*
Aktiva Sewa Guna Usaha						*Leased Assets*
Kendaraan	398,532,968	--	3,650,277	--	394,882,691	*Vehicles*
Jumlah	6,638,643,924,774	77,927,068,339	63,133,786,083	--	6,653,437,207,030	*Total*
Akumulasi Penyusutan						***Accumulated Depreciation***
Pesawat Udara						*Aircrafts*
Airframe	1,603,490,065,000	211,858,791,912	--	--	1,815,348,856,912	*Airframes*
Mesin	466,183,811,656	63,493,566,233	38,515,028,514	(667,520,000)	490,494,829,375	*Engines*
Simulator	90,398,883,840	11,635,411,738	--		102,034,295,578	*Simulators*
Rotable	211,220,791,997	24,361,516,745	--	667,520,000	236,249,828,742	*Rotables*
Bangunan	337,409,829,369	17,444,428,703	297,014,500	--	354,557,243,572	*Buildings*
Kendaraan	239,003,164,928	20,864,985,932	13,196,559,399	--	246,671,591,461	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	477,596,226,096	26,157,815,833	3,018,670,821	--	500,735,371,108	*Furniture and Fixtures*
Aktiva Sewa Guna Usaha						*Leased Assets*
Kendaraan	41,512,000	70,676,487	--	--	112,188,487	*Vehicles*
Jumlah	3,425,344,284,886	375,887,193,583	55,027,273,234	--	3,746,204,205,235	*Total*
Nilai Buku	**3,213,299,639,888**				**2,907,233,001,795**	***Book Value***

Aktiva tetap Perusahaan digunakan sebagai jaminan atas pinjaman diterima (Catatan 21). Perusahaan telah mengasuransikan aktiva tetap kecuali tanah, dengan jumlah pertanggungan memadai.

The Company's property and equipment are used as collateral for long-term loans (Note 21). The Company has insured the property and equipment, except land, with adequate insurance coverage.

13. Beban Tangguhan / *13. Deferred Charges*

	2007 Rp	2006 Rp	
Renovasi Gedung	1,110,708,816	453,700,077	*Building Renovation*
Hak Atas Tanah	2,661,952,996	4,480,754,925	*Land Right*
Lain-lain	364,789,564	1,136,173,574	*Others*
Jumlah	**4,137,451,376**	**6,070,628,576**	***Total***

Hak Atas Tanah merupakan beban tangguhan yang dimiliki oleh PT Aerowisata dan PT Abacus Distribution Systems Indonesia, anak perusahaan, masing-masing senilai Rp 2.191.183.688 dan Rp 470.769.308.

Land Right is deferred charges occurred by PT Aerowisata and PT Abacus Distribution Systems Indonesia, subsidiaries, amounting to Rp 2,191,183,688 and Rp 470,769,308, respectively.

14. Aktiva Lain-lain / *14. Other Assets*

	2007 Rp	2006 Rp	
Uang Jaminan			*Security Deposits*
Sewa Guna Usaha	328,947,871,343	336,131,126,322	*Leases*
Lainnya	26,902,275,331	22,008,834,701	*Others*
Piutang Usaha - Hubungan Istimewa	332,389,612,240	332,534,076,115	*Account Receivable - Related Party*
Persediaan Dalam Perjanjian Pertukaran	132,971,078,810	207,460,000,000	*Inventories Under Exchange Agreement*
Uang Muka Pembelian Pesawat Udara	393,767,350,543	63,353,364,090	*Advance Payments for Aircrafts*
Aktiva Tidak Digunakan	85,851,179,657	40,528,165,228	*Non Productive Assets*
Lain-lain	43,836,190,702	35,089,673,892	*Others*
Jumlah	**1,344,665,558,626**	**1,037,105,240,348**	***Total***

Piutang usaha kepada pihak hubungan istimewa merupakan piutang kepada PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) yang berasal dari jasa perawatan pesawat MNA. Berdasarkan Perjanjian No.DL/PERJ/DZ-3061/1999 tanggal 10 Maret 1999 antara Perusahaan dengan MNA, MNA akan melunasi dalam jangka waktu 8 tahun dengan tingkat bunga 7% per tahun untuk tagihan dalam USD dan 15% per tahun untuk tagihan dalam Rupiah.

Account receivable from related party represents account receivable from PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) arose from the maintenance of MNA's aircrafts. Based on the agreement between the Company and MNA No. DL/PERJ/DZ-3061/1999 dated March 10, 1999, MNA will settle its payables within 8 years with interest rate of 7% per annum for payables denominated in USD and 15% per annum for payables denominated in Rupiah.

Berdasarkan hasil rekonsiliasi tanggal 21 Januari 2003, saldo piutang usaha kepada MNA yang belum tertagih atas jasa perawatan pesawat MNA tersebut bersaldo sebesar USD 33,273,256 dan Rp 999.003.673. Untuk menyelesaikan masalah ini, pada tahun 2003, manajemen Perusahaan dan MNA telah sepakat mengkonversi piutang tersebut menjadi Obligasi Wajib Konversi (MCB) sebesar USD 30,502,683 dan Rp 999.003.673, sementara piutang sebesar USD 2,770,572 akan diselesaikan secara terpisah. Menteri Negara BUMN telah menyetujui penerbitan MCB tersebut dengan syarat jangka waktu 5 tahun, bunga 3%, *yield to maturity* 18%, jumlah hutang yang dikonversi sebesar USD 30,502,683 dan Rp 999.003.673. *Draft* perjanjian telah mulai dibahas sejak 2003 namun MNA tidak dapat menyetujui beberapa klausul yang ingin ditambahkan Perusahaan dalam *draft* perjanjian tersebut.

Based on reconciliation dated January 21, 2003, the balance of the account receivable from MNA related to the MNA's aircraft maintenance which is not collectible is amounting to USD 33,273,256 and Rp 999,003,673. To solve this matter, in 2003, the Management and MNA had agreed upon conversion of the account receivable into Mandatory Convertible Bonds (MCB) amounting to USD 30,502,683 and Rp 999,003,673, while the remaining balance amounting to USD 2,770,572 will be settled separately. The Minister of State-Owned Enterprise had agreed to issue the MCB in term of 5-year period, interest rate of 3% yield to maturity of 18%, and the balance converted of USD 30,502,683 and Rp 999,003,673. The draft of agreement had been discussed since 2003 however MNA did not agree with several clauses that the Company added in the agreement.

Dalam tahun 2004, MNA membatalkan proses MCB dan mengusulkan penyertaan saham langsung kepada Perusahaan sebesar piutang yang akan dikonversi menjadi MCB. Hal ini diperkuat dengan surat Menteri Negara BUMN No. S-89/MBU/2005 tanggal 25 Februari 2005 yang meminta agar piutang tersebut dapat dikonversi menjadi ekuitas. Menanggapi surat tersebut, Perusahaan telah mengirimkan surat kepada Menteri Negara BUMN No. DF-2108/05 tanggal 15 April 2005 yang menyatakan bahwa Perusahaan sedang melaksanakan program restrukturisasi hutang hingga tahun 2010 dan selama melaksanakan program tersebut Perusahaan harus tunduk pada *covenant-covenant* yang telah ditetapkan masing-masing kreditur sesuai komitmen dalam perjanjian restrukturisasi hutang, termasuk keputusan investasi Perusahaan.

In 2004, MNA has cancelled the MCB process and proposed direct share capital ownership to the Company amounting to the balance that was supposed to be converted into MCB. This matter had been strengthened by letter from Minister of State-Owned Enterprise No. S-89/MBU/2005 dated February 25, 2005 which requested the conversion of the account receivable into equity. In response to the letter, the Company had sent a letter to the Minister of State-Owned Enterprise No. DF-2108/05 dated April 15, 2005 which stated that the Company is still conducting the restructuring program until year 2010 and during the restructuring program, the Company should comply to the covenants determined by each creditor in accordance with the commitment stated in the loan restructuring agreement, including the Company's investment decision.

Dalam tahun 2007, Perusahaan dan MNA sudah menjajaki beberapa opsi penyelesaian piutang ini, namun sampai dengan tanggal laporan keuangan belum ada keputusan atas masalah ini. Atas dasar hal-hal tersebut, Manajemen berkeyakinan bahwa penyisihan piutang tak tertagih tidak perlu dibentuk.

In 2007, the Company and MNA have discussed several settlement options for the outstanding account receivables. However, until the date of financial statements no decision is reached. Based on those matters the Management believes that the allowance for doubtful accounts does not need to be provided.

Persediaan Dalam Perjanjian Pertukaran merupakan uang muka untuk persediaan yang dapat dipertukarkan milik PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan.

Inventories Under Exchange Agreement represents advance for exchangeable inventories of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary.

Berdasarkan Perjanjian Tambahan tanggal 29 September 2006, GMFAA dan Aero Inventory Limited (AI) mengadakan perjanjian pembelian dan pertukaran suku cadang pesawat terbang dengan harga keseluruhan sebesar USD 23 juta dengan daftar harga tertentu. Dalam waktu 15 bulan sejak perjanjian tambahan, suku cadang tersebut dapat ditukar dengan suku cadang milik AI berdasarkan kualifikasi GMFAA. Bila pertukaran tersebut tidak mungkin dilakukan dengan suku cadang milik AI, mulai bulan ke-16 sampai dengan bulan ke-24, AI akan mengadakan suku cadang tersebut dari pihak luar sesuai dengan kebutuhan GMFAA berdasarkan daftar harga yang sama dengan yang diperjanjikan.

Based on Side Letter dated September 29, 2006, GMFAA dan Aero Inventory Limited (AI) entered into the aircraft parts purchase and exchange agreement for the value of USD 23 million at certain list price. Within 15 months starting from the date of side letter, those parts can be exchanged with AI's parts based on GMFAA's qualifications. If it is not possible to do this completely from AI's parts, starting from the sixteenth month until the twenty fourth month, AI undertakes to supply parts from outside sources suitable for the GMFAA's requirements and with the same aggregate list price value as stipulated in the agreement.

Dalam hal suku cadang yang diperjanjikan hilang atau dalam kondisi tidak dapat digunakan, AI akan mengganti suku cadang tersebut. AI akan bertanggung jawab untuk mendapatkan daftar harga yang akurat atas suku cadang tersebut, untuk selanjutnya sebagai dasar persetujuan GMFAA. GMFAA dan AI akan membuat perjanjian resmi (*the Materials Management Services Agreement)* dalam waktu 30 hari setelah tanggal perjanjian tambahan ini. Sampai dengan tanggal 26 Maret 2008 perjanjian ini masih dalam proses penyusunan.

In the event the parts stated in the side letter is found to be missing or in unserviceable condition when it is required for use, AI will replace the parts missing or unserviceable. AI also responsible to discover the accurate list price of the parts involved and submits those prices to the GMFAA for approval. GMFAA and AI also intend to enter into a formal agreement (the Materials Management Service Agreement) within 30 days of the date to the Side Letter. Until the date March 26, 2008, the formal agreement is still being prepared.

Uang muka pembelian pesawat udara merupakan uang muka pembelian pesawat Airbus tipe A-330 sebanyak 3 (tiga) buah, Boeing 777-300ER sebanyak 10 (sepuluh) buah dengan jadwal pengiriman mulai Juli 2010 sampai dengan Juli 2013, Boeing 737-800 sebanyak 25 (dua puluh lima) buah dengan jadwal pengiriman mulai Mei 2009 sampai dengan Mei 2012 (Catatan 40.a).

Advance payment for aircrafts represents advance for purchase of 3 (three) Airbus type A-330, 10 (ten) Boeing 777-300ER with delivery schedule starting July 2010 up to July 2013, 25 (twenty five) Boeing 737-800 with delivery schedule starting May 2009 up to Mei 2012 (Note 40.a).

Aktiva tidak digunakan pada 31 Desember 2007 dan 2006 terdiri dari Flight Simulator MD-11 dengan nilai buku Rp 108.597.176.218, bangunan gedung Garuda Indonesia Training Center (GITC) dengan nilai buku Rp 21.144.836.872, inventaris dengan nilai buku Rp 1.004.429.848 dan *rotable* dengan nilai buku Rp 28.463.606.976 yang tidak digunakan dalam operasi Perusahaan. Atas nilai buku tersebut, telah dilakukan penurunan nilai, berdasarkan estimasi manajemen, dengan rincian sebagai berikut:

Non productive assets as of December 31, 2007 and 2006 consist of Flight Simulator MD-11 with book value of Rp 108,597,176,218, Garuda Indonesia Training Center (GITC) building with book value of Rp 21,144,836,872, furniture with book value Rp 1,004,429,848 and rotables with book value of Rp 28,463,606,976 that are no longer used in the Company's operations. Those amounts have been impaired, based on management's estimates, with details as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Nilai Buku - Sebelum Penyisihan	159,210,049,914	158,226,608,539	*Book Value - Before Impairment*
Penyisihan Penurunan Nilai Aktiva	(73,358,870,257)	(117,698,443,311)	*Provision for Impairment Value of Assets*
Nilai Buku - Akhir Tahun	**85,851,179,657**	**40,528,165,228**	***Book Value - End of Year***

Perubahan penyisihan penurunan nilai aktiva adalah sebagai berikut:

Changes in the provision for impairment of assets are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Saldo Awal	(117,698,443,311)	(109,942,030,183)	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Bersih Selama Tahun Berjalan	44,339,573,054	(7,756,413,128)	*Net Changes for the Year*
Saldo Akhir	**(73,358,870,257)**	**(117,698,443,311)**	***Balance at End of Year***

Perubahan bersih selama tahun 2007 terdiri dari pemulihan nilai *Flight Simulator, rotable* dan inventaris dengan mempertimbangkan penilaian independen dan estimasi manajemen.

Net changes for the year 2007 consist of recovery in values of Flight Simulator, rotables and furniture by taking into account of independent appraisal values and management's estimates.

Flight Simulator dijaminkan oleh Perusahaan atas pinjaman dari *Export Development Canada* (Catatan 21).

The Company has put the Flight Simulator as collateral for its loan from Export Development Canada (Note 21).

Uang jaminan lainnya merupakan jaminan atas sewa gedung, listrik dan air.

Other security deposits pertain to deposits for building rental, electricity and water.

15. Hutang Usaha / *15. Trade Payables*

	2007 Rp	2006 Rp	
Bahan Bakar	919,726,919,766	850,753,842,321	*Fuel*
Bandara	362,777,796,653	302,111,311,526	*User Charges and Station*
Sewa Pesawat	135,358,727,018	32,534,060,937	*Aircrafts Leasing*
Suku Cadang	134,429,759,202	82,639,594,459	*Spareparts*
Pemeliharaan dan Perbaikan	92,271,699,261	111,236,469,133	*Maintenance and Overhaul*
Jasa Boga	67,230,296,331	35,640,533,004	*Catering*
Administrasi dan Umum	64,918,472,356	59,935,156,128	*General and Administrative*
Maskapai Penerbangan	26,873,176,659	8,551,822,849	*Airline*
Asuransi Penerbangan dan Awak Pesawat	22,165,037,672	50,852,461,884	*Aviation and Crew Insurances*
Lain-lain	36,186,131,598	60,603,770,298	*Others*
Jumlah	**1,861,938,016,517**	**1,594,859,022,539**	***Total***

Hutang usaha mencakup hutang dari pihak hubungan istimewa sebagai berikut:

Trade payables include payables to related parties as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
PT Lufthansa Systems Indonesia	54,604,739,343	29,473,842,380	*PT Lufthansa Systems Indonesia*
PT Gapura Angkasa	33,541,960,481	26,740,149,705	*PT Gapura Angkasa*
Abacus International Pte Ltd	16,259,826,140	23,624,354,701	*Abacus International Pte Ltd*
Jumlah	**104,406,525,964**	**79,838,346,786**	***Total***

16. Hutang Pajak / *16. Taxes Payable*

	2007 Rp	2006 Rp	
Perusahaan			*The Company*
Pajak Penghasilan			*Income Taxes*
Pasal 21	6,283,144,697	4,753,768,079	*Article 21*
Pasal 22	245,067,302	159,923,870	*Article 22*
Pasal 23	11,474,455,105	13,978,940,327	*Article 23*
Pasal 26	1,851,879,674	6,222,866,883	*Article 26*
Pasal 4 Ayat 2	145,359,384	95,556,141	*Article 4 (2)*
Pajak Pertambahan Nilai	19,085,074,149	68,147,582,694	*Value Added Taxes*
Pajak Lain-lain	2.775.967.530	4.880.054.623	*Other Tax*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
Pajak Penghasilan			*Income Taxes*
Pasal 21	13,526,055,112	7,358,341,319	*Article 21*
Pasal 23	1,606,463,197	1,510,101,158	*Article 23*
Pasal 25	1,632,774,182	1,287,910,484	*Article 25*
Pasal 26	58,188,750	74,602,733	*Article 26*
Pasal 29	11,500,235,592	597,861,568	*Article 29*
Final	1,323,599,303	1,306,726,642	*Final*
Pajak Pertambahan Nilai	12,218,647,205	9,872,943,042	*Value Added Taxes*
Pajak Pembangunan 1	1,077,870,843	688,191,902	*Local Tax*
Jumlah	**84,804,782,025**	**120,935,371,465**	***Total***

17. Hutang Lain-lain / *17. Other Payables*

	2007 Rp	2006 Rp	
Retribusi Bandara Luar Negeri	33,128,821,918	28,147,134,765	*Foreign Airport Retribution*
Asuransi Tiket Penumpang	27,205,163,705	23,610,912,485	*Passenger Ticket Insurance*
Asuransi dan Kesehatan	23,605,134,046	20,250,166,260	*Insurance and Healthcare*
Konsultan	8,754,706,273	8,629,149,941	*Consultants*
Iklan dan Promosi	8,208,247,620	15,319,651,962	*Advertising and Promotions*
Hotel	5,169,502,380	2,857,587,130	*Hotel*
Ground Handling	1,876,441,157	1,679,345,943	*Ground Handling*
Jasa Boga	1,325,467,139	3,314,183,744	*Catering*
Lain-lain	66,868,926,962	37,212,250,340	*Others*
Jumlah	**176,142,411,200**	**141,020,382,570**	***Total***

18. Biaya Masih Harus Dibayar / *18. Accrued Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan	883,123,142,155	719,293,927,952	*Maintenance and Overhaul*
Administrasi dan Umum	272,581,433,338	194,733,638,133	*General and Administrative*
Operasional Penerbangan	272,134,283,458	179,977,075,716	*Flight Operations*
Bandara	114,445,694,053	90,574,551,410	*User Charges and Station*
Tiket, Penjualan dan Promosi	58,843,670,085	31,278,239,428	*Ticketing, Sales and Promotion*
Bunga	55,570,063,856	12,839,673,177	*Interest*
Pelayanan Penumpang	21,947,586,145	11,190,047,270	*Passenger Services*
Lain-lain	11,529,610,198	10,949,825,279	*Others*
Jumlah	**1,690,175,483,288**	**1,250,836,978,364**	***Total***

19. Pendapatan Diterima di Muka / *19. Unearned Revenues*

	2007 Rp	2006 Rp	
Jasa Penerbangan			*Traffic*
Penerbangan Haji	431,151,759,232	522,626,477,569	*Hajj Flight*
Penerbangan Berjadwal	320,523,907,813	129,765,349,305	*Scheduled Flight*
Lain-lain	27,998,709,924	50,548,470,629	*Others*
Jumlah	**779,674,376,969**	**702,940,297,503**	***Total***

20. Uang Muka Diterima / *20. Advances Received*

	2007 Rp	2006 Rp	
Uang Muka Penjualan Gedung dan Tanah	152,727,272,727	--	*Advance Received on Sale of Building and Land*
Keagenan Penumpang	18,193,846,642	16,465,094,886	*Passenger Agents*
Keagenan Barang	7,858,170,580	8,652,624,477	*Cargo Agents*
Lain-lain	21,302,142,657	1,613,179,611	*Others*
Jumlah	**200,081,432,606**	**26,730,898,974**	***Total***

Uang muka penjualan gedung dan tanah merupakan uang muka yang diterima Perusahaan dari Kementerian Negara BUMN atas penjualan beberapa aset milik Perusahaan berdasarkan Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 tanggal 23 Nopember 2007, yang terdiri dari:

- Tanah sertifikat HGB No. 251 seluas 10.980 m^2
- Tanah sertifikat HGB No. 281 seluas 2.380 m^2
- Tanah sertifikat HGB No. 313 seluas 980 m^2

Advance received on sale of building and land represents advance received by the Company from the Ministry of State-Owned Enterprise on sale of the Company's assets based on Agreement on Purchase and Sale of Land and Building No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 dated November 23, 2007, consisting of:

- *Land with Building Rights Title certificate No. 251, measuring 10.980 m^2*
- *Land with Building Rights Title certificate No. 281, measuring 2.380 m^2*
- *Land with Building Rights Title certificate No. 313, measuring 980 m^2*

- Tanah sertifikat eks HGB No. 78 seluas 3.450 m2
- Gedung Kantor Pusat di Jl. Merdeka Selatan No. 13 Jakarta
- Bangunan kantor dan gudang di Jl. Kebon Sirih No. 48 Jakarta

Harga jual yang disepakati adalah sebesar Rp 404.808.725.000 yang akan dibayarkan dalam 4 (empat) tahap paling lambat sampai dengan akhir Desember 2008. Sampai dengan 31 Desember 2007, Perusahaan telah menerima pembayaran tahap pertama sebesar Rp 152.727.272.727. Pembayaran tahap kedua diterima Perusahaan tanggal 1 Pebruari 2008 senilai Rp 111.931.658.178 (Catatan 43).

- *Land with ex Building Rights Title certificate No.78, measuring 3.450 m2*
- *Head Office building at Jl.Merdeka Selatan No. 13 Jakarta,*
- *Office building and warehouse at Jl. Kebon Sirih No. 48 Jakarta*

The agreed price is amounting to Rp 404,808,725,000 which will be settled in 4 (four) installments up to end of December 2008. Until December 31, 2007, the Company has received payments amounting to Rp 152,727,272,727. Second payment is received by the Company at February 1, 2008 amounting to Rp 111,931,658,178 (Note 43).

21. Pinjaman Jangka Panjang / *21. Long Term Loans*

	2007 Rp	2006 Rp	
Perusahaan			*The Company*
Wesel Bayar Bunga Mengambang			*Floating Rate Notes*
USD	1,089,591,945,462	1,043,435,539,661	*USD*
Rupiah	144,154,496,000	144,154,496,000	*Rupiah*
Export Development Canada, USD	113,915,010,778	109,089,435,950	*Export Development Canada, USD*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	108,300,000,000	108,300,000,000	*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk*
International Lease Finance			*International Lease Finance*
Corporation, USD	5,901,184,532	19,520,680,445	*Corporation, USD*
Sindikasi Bank Mandiri	24,000,000,000	24,000,000,000	*Bank Mandiri Syndicated*
Sub Jumlah	1,485,862,636,772	1,448,500,152,056	*Sub Total*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
PT Bank Niaga Tbk	38,836,437,290	29,352,990,585	*PT Bank Niaga Tbk*
PT Bank Bukopin Tbk	1,572,158,356	3,583,927,781	*PT Bank Bukopin Tbk*
Hutang Sewa Guna Usaha	248,254,447	215,220,224	*Leases Payable*
Sub Jumlah	40,656,850,093	33,152,138,590	*Sub Total*
Jumlah	1,526,519,486,865	1,481,652,290,646	*Total*
Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	(1,494,996,624,280)	(1,442,817,438,288)	*Current Maturities*
Bagian Jangka Panjang	**31,522,862,585**	**38,834,852,358**	***Non Current Portion***

Pinjaman Perusahaan

Pada tahun 2001, Perusahaan telah memperoleh persetujuan efektif dari para kreditur atas usulan restrukturisasi pinjaman Perusahaan. Restrukturisasi pinjaman Perusahaan meliputi:

a. Konversi pinjaman Perusahaan kepada Pemerintah Republik Indonesia menjadi modal saham.
b. Pembiayaan kembali pinjaman Perusahaan kepada bank Pemerintah dan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara dan mengkonversi sebagian pinjaman tersebut menjadi obligasi wajib konversi dalam mata uang Rupiah.
c. Pembiayaan kembali simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300 dari *operating lease* menjadi pinjaman jangka panjang.

The Company's Loans

In 2001, the Company has obtained an effective notification from the creditors regarding the Company's debt restructuring. The Company's debt restructuring consisted of:

a. Converting the Company's loans owed to the Government of the Republic of Indonesia into paid-up capital stock.
b. Refinancing of the Company's loans owed to state-owned banks and corporations and converting some parts of the loans into mandatory convertible bonds denominated in Rupiah.
c. Refinancing of the operating leases of MD-11 and Boeing 737-400/300 simulators through long-term loans.

d. Penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada kreditur lain yang meliputi wesel bayar tanpa jaminan, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan, fasilitas modal kerja dan hutang atas penghentian perjanjian sewa guna usaha pesawat.

d. Rescheduling of loans owed to other creditors which include unsecured promissory notes, unsecured syndicated term loan facilities, working capital facilities and payables for the breach of aircraft operating lease agreements.

Restrukturisasi pinjaman Perusahaan juga mencakup penjadwalan ulang pembayaran sewa 6 pesawat Airbus A-330 kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies (ECAs) dan bank komersial lain (Catatan 40.a).

The restructuring of the Company's debt also included the rescheduling of the lease payments for 6 Airbus A-330 aircrafts due to the creditors who joined the European Export Credit Agencies (ECAs) and other commercial banks (Note 40.a).

Perusahaan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (FRN) dalam US Dollar dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, The Chase Manhattan Bank - London Branch bertindak sebagai Trustee. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR tiga bulanan + 0,5% per tahun untuk FRN dalam US Dollar dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito tiga bulanan + 1,5% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

The Company issued Floating Rate Notes (FRN) in US Dollar and Rupiah. The Chase Manhattan Bank - London Branch acted as Trustee in the issuance of the FRN. The FRN will mature in 2007 and bears floating interest based on quarterly LIBOR + 0.5% per annum for the FRN in US Dollar and average interest rate for 3-month deposits + 1.5% of Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) and Bank Mandiri for the FRN in Rupiah.

Perusahaan telah memperoleh persetujuan perpanjangan jangka waktu pembayaran kembali pinjaman kepada BNI sampai dengan tahun 2007 dengan tingkat bunga berdasarkan tingkat bunga deposito Rupiah 3 bulanan + marjin 1,5% dari BNI, BRI dan Bank Mandiri dan kepada Sindikasi Bank Mandiri sampai dengan tahun 2007 dengan tingkat bunga berdasarkan rata-rata tingkat bunga deposito Rupiah 3 bulanan atau 6 bulanan + marjin 1,5% (mana yang lebih tinggi) pada Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia dan Bank Danamon.

The Company has received approval to extend the period of the settlement of its loans owed to BNI until 2007 with interest rate based on interest rate for 3-month deposits in Rupiah in BNI, BRI and Bank Mandiri + 1.5%, and Bank Mandiri Syndicated until 2007 with interest rate based on average interest rate for 3-month or 6-month deposits in Rupiah + 1.5% (whichever is higher) in Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia and Bank Danamon.

Perusahaan memperoleh pembiayaan kembali untuk simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300 dari Export Development Canada (EDC), yang terdiri dari Tranche A sebesar USD 13,937,963 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,5% per tahun, jangka waktu sampai dengan tahun 2007 dan Tranche B sebesar USD 13,937,963 dengan tingkat bunga LIBOR + 1,75% per tahun, jangka waktu pembayaran kembali sampai dengan tahun 2008.

The Company has also obtained the refinancing for MD-11 and Boeing 737-400/300 simulators from Export Development Canada (EDC) consisting of Tranche A amounting to USD 13,937,963 with interest rate of LIBOR + 0.5% per annum and with repayment period until 2007, and Tranche B amounting to USD 13,937,963 with interest rate of LIBOR + 1.75% per annum and with repayment period until year 2008.

Fasilitas pinjaman dijamin dengan aktiva tetap Perusahaan sebagai berikut:

The loans are secured by the Company's property and equipment as follows:

Jaminan	Kreditur/*Creditor*	*Collateral*
Gedung Fasilitas Pendukung Pemeliharaan	Sindikasi Bank Mandiri/*Syndicated*	*Maintenance Support Facilities Building*
Gedung Fasilitas Komputer beserta isinya		*Furnished Computer Facilities Building*
Gedung Medical Center		*Medical Center Building*
Simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300	Export Development Canada (EDC)	*MD-11 and Boeing 737-400/300 Simulators*
Gedung kantor pusat di Jl. Merdeka Selatan No. 13, Jakarta	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	*Head Office building at Jl. Merdeka Selatan No. 13, Jakarta*
Gedung pusat pelatihan di Duri Kosambi		*Training center building at Duri Kosambi*

Jaminan	Kreditur/*Creditor*	*Collateral*
Tanah sertifikat HGB No. 106 seluas 64.643 m^2		*Land with Building Rights Title certificate No.* 106*, measuring 64,643 m^2*
Tanah sertifikat HGB No. 251 seluas 10.980 m^2		*Land with Building Rights Title* certificate *No.* 251, *measuring 10,980 m^2*
Tanah sertifikat HGB No. 281 seluas 2.380 m^2		*Land with Building Rights Title certificate. No.* 281, *measuring 2,380 m^2*
Tanah sertifikat HGB No. 313 seluas 980 m^2		*Land with Building Rights Title certificate No.* 313, *measuring* 980 m^2
Tanah girik seluas 104.290 m^2		*Land measuring* 104,290 m^2
Tanah seluas 7.375 m^2		*Land measuring* 7,375 m^2
4 bidang tanah seluas 6.258 m^2		*4 pieces of land measuring 6,258 m^2*

Perusahaan diwajibkan untuk memenuhi pembatasan-pembatasan tertentu yang disyaratkan dalam perjanjian dengan para kreditur. Perusahaan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perusahaan sebagaimana diatur dalam *Cash Sweep Deed of Covenant.*

The Company is required to comply with the covenants as provided in the agreement with the creditors. The Company also agreed to settle the above-mentioned loans to the creditors using the excess cash of the Company as stipulated in the Cash Sweep Deed of Covenant.

Sehubungan dengan kerugian dan kesulitan likuiditas yang dihadapi Perusahaan pada tahun 2005, Perusahaan tidak dapat melaksanakan pembayaran pokok pinjaman yang telah dijadwalkan kepada pemegang FRN, BNI, EDC, dan Sindikasi Bank Mandiri yang telah jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2005. Perusahaan telah mengirimkan Surat Penundaan Pembayaran Angsuran Pokok Hutang kepada BNI, Sindikasi Bank Mandiri, EDC dan pemegang FRN. Perusahaan juga telah mengajukan usulan restrukturisasi pinjaman pada ECA pada tanggal 1 Desember 2006.

Due to loss and liquidity problems experienced by the Company in 2005, the Company was not able to settle the scheduled principal payments to FRN holders, BNI, EDC, Bank Mandiri Syndicated, that was due on December 31, 2005. The Company has sent Letter of Loan Repayment Date Deferral to BNI, Bank Mandiri Syndicated, EDC and FRN holders. The Company had submitted the proposal for loan restructuring to ECA on December 1, 2006.

BNI telah menyetujui penundaan pembayaran angsuran pokok hutang tersebut sampai dengan 31 Desember 2007 melalui Persetujuan Perubahan Perjanjian Restrukturisasi Kredit No. (4) 41 tanggal 10 Nopember 2006.

BNI has approved the loan principal repayment deferral until December 31, 2007 through Approval for Amendment of Credit Restructuring Agreement No. (4) 41 dated November 10, 2006.

Pada tahun 2007, berdasarkan Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan telah melakukan penjualan tanah dan bangunan yang dijaminkan kepada BNI, kepada Kementerian Negara BUMN (Catatan 20).

In 2007, based on Agreement on Purchase and Sale of Land and Building No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 dated November 23, 2007, the Company has sold land and building which are collateralized to BNI, to the Ministry of State-Owned Enterprise (Note 20).

Dengan hasil penjualan aset tersebut, Perusahaan telah melunasi pinjaman dari BNI senilai Rp 108.300.000.000 pada tanggal 4 Januari 2008.

Using the proceeds from the sale of those respective assets, the Company has repaid its loan to BNI amounting to Rp 108,300,000,000 on January 4, 2008.

Pada tahun 2007 Perusahaan mengajukan kembali restrukturisasi pinjaman kepada para kreditur, yang dituangkan dalam *Proposed Restructuring Term* (PRT), yang meliputi:

a. Sisa hutang Pokok atas Wesel Bayar Bunga Mengambang (FRN)
b. Sisa hutang dari Export Development Canada (EDC)

In 2007, the Company submitted a loan restructuring proposal to its creditors, which was stated in Proposed Restructuring Term (PRT), which includes:

a. The principal balance of Floating Rate Notes (FRN)
b. The balance of debt from Export Development Canada (EDC)

c. Sisa fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan dari Sindikasi Bank Mandiri
d. Tunggakan hutang kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies (ECAs) dan bank komersial lain atas sewa 6 (enam) pesawat Airbus tipe A330.

Kesepahaman dasar atas PRT tersebut akan dituangkan dalam kontrak yang pada saat ini sedang dipersiapkan bersama dan akan ditandatangani bersama dengan kreditur lainnya paling lambat pada bulan Juni 2008. Di dalam PRT tersebut, Perusahaan mengusulkan penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada seluruh kreditur.

Pinjaman Anak Perusahaan

PT Bank Bukopin Tbk
Pada tahun 2003, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, anak perusahaan, memperoleh fasilitas kredit investasi sebesar Rp 9,5 miliar dari PT Bank Bukopin, dengan tingkat bunga 15,5% per tahun dan jatuh tempo pada tanggal 25 Juli 2008, yang digunakan untuk melunasi pinjaman dari PT Bank Internasional Indonesia. Pinjaman ini dijamin dengan tanah dan bangunan milik anak perusahaan.

PT Bank Niaga Tbk
Pada tahun 2002, PT Bina Inti Dinamika, anak perusahaan PT Aerowisata, memperoleh Pinjaman Transaksi Khusus sebesar USD 850,000 untuk jangka waktu 5 tahun dengan angsuran pokok sebesar Rp 120,2 juta per bulan, dan bunga mengambang per tahun sebesar 3% diatas tingkat bunga deposito bulanan. Pinjaman ini dijamin dengan tanah dan bangunan Grand Hotel Preanger, tagihan senilai Rp 2 miliar, peralatan hotel senilai Rp 2 miliar, persediaan senilai Rp 500 juta, jaminan tunai sebesar 5% dari plafon pinjaman dan pengalihan hak atas penerimaan asuransi. Pada tahun 2007, pinjaman ini telah dilunasi.

Pada tahun 2002, PT Mirtasari Hotel Development Corporation, anak perusahaan PT Aerowisata, memperoleh fasilitas kredit sebesar Rp 15 milliar, jangka waktu 5 tahun dan jatuh tempo pada tanggal 18 Juni 2007. Atas pinjaman ini dikenakan bunga per tahun sebesar 2,5% di atas tingkat bunga deposito bulanan. Pinjaman ini dijamin dengan tanah dan bangunan PT Mirtasari Hotel Development Corporation dan peralatan yang dibiayai dengan fasilitas jaminan ini. Pada tahun 2007, pinjaman ini telah dilunasi.

c. The balance of non-colleteral term loan facility from Bank Mandiri Syndicated
d. Balance of debt on rent of 6 (six) Airbus type A330 from European Export Credit Agencies (ECAs) and other commercial banks.

Principles understanding on the PRT will be stipulated in a contract which is being prepared and will be signed by the Company and creditors by June 2008 at the latest. In PRT, the Company proposed to reschedule the payment terms of debt to all creditors.

Subsidiaries' Loans

PT Bank Bukopin Tbk
In 2003, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, a subsidiary, obtained an investment credit facility of Rp 9.5 billion from PT Bank Bukopin, due on July 25, 2008, with interest rate of 15.5% per annum, that was used to repay the term loan facility from PT Bank Internasional Indonesia. The loan is secured by the subsidiary's land and buildings.

PT Bank Niaga Tbk
In 2002, PT Bina Inti Dinamika, a subsidiary of PT Aerowisata, obtained a special loan facility of USD 850,000 for a period of 5 years, with monthly principal installment of Rp 120.2 million and floating interest rate per annum at 3% above the interest rate on one-month time deposit. This loan is secured by land and building of Grand Hotel Preanger, receivable of Rp 2 billion, hotel equipment of Rp 2 billion, inventories of Rp 500 million, cash collateral of 5% of the loan facility, and assignment of rights to insurance proceeds. In 2007, this loan has been paid.

In 2002, PT Mirtasari Hotel Development Corporation, a subsidiary of PT Aerowisata, obtained a credit facility of Rp 15 billion for a period of 5 years due on June 18, 2007, and interest rate at 2.5% above the monthly interest rate on time deposit. This loan is secured by land and building of PT Mirtasari Hotel Development Corporation and fixtures financed by this loan facility. In 2007, this loan has been paid.

Fasilitas kredit yang dimiliki PT Mandira Erajasa Wahana, anak perusahaan PT Aerowisata, dari PT Bank Niaga Tbk adalah sebagai berikut:

a. Fasilitas transaksi khusus I, yang dijamin dengan deposito berjangka sebesar Rp 11 miliar dan dikenakan bunga 1,25% di atas tingkat bunga deposito yang dijaminkan, telah jatuh tempo tanggal 31 Mei 2004. Berdasarkan Perjanjian Perpanjangan dan Perubahan terhadap Perjanjian Kredit No. 490/GMA/JT03 tanggal 9 Juni 2003, pinjaman ini jatuh tempo pada 31 Mei 2005. Selanjutnya pada tanggal 30 Mei 2005 berdasarkan Perjanjian Perpanjangan Kredit No.0329/GMA/JKT/05, jatuh tempo diperpanjang hingga tanggal 31 Mei 2006. Pada tahun 2007, pinjaman ini telah dilunasi.

b. Fasilitas transaksi khusus II telah jatuh tempo tanggal 1 Desember 2004, dikenakan bunga 2,5% di atas tingkat bunga deposito bulanan, dan dijamin dengan kendaraan bermotor yang dibeli dengan nilai jaminan sebesar Rp 40 miliar, piutang sewa kendaraan sebesar Rp 7 miliar dan penyerahan/ pengelolaan rekening *escrow.* Pada tahun 2007, pinjaman ini telah dilunasi.

c. Fasilitas investasi dan fasilitas transaksi khusus investasi digunakan untuk pengadaan Hi-Lift Truck dan kendaraan bermotor untuk operasi dengan jangka waktu 3 - 5 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2,5% - 3,25% per tahun di atas tingkat bunga deposito yang dijamin pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan kendaraan bermotor yang dibeli, piutang sewa kendaraan dan penyerahan/pengelolaan rekening *escrow* serta *Letters of Comfort* dari PT Aerowisata. Pada tahun 2007, pinjaman ini telah dilunasi.

d. Fasilitas transaksi khusus investasi digunakan untuk pembiayaan pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2.5% - 5% pertahun diatas tingkat suku bunga deposito yang dijamin pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan kendaraan bermotor yang dibeli, piutang sewa kendaraan, penyerahan/pengelolaan rekening *escrow* serta *Letter of Comfort* dari PT Aerowisata. Pada tahun 2007, fasilitas pinjaman untuk Trance A sampai H telah dilunasi oleh PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), sedangkan fasilitas Tranche I sampai Q dan Tranche 1 sampai 2 belum dilunasi oleh MEW. Selain itu MEW juga menerima pinjaman transaksi khusus investasi *back to back* yang digunakan untuk *bridging financing* atas *liquidity gap* yang timbul akibat kegiatan investasi. Pinjaman ini berjangka waktu 3 tahun atau sepanjang kontrak sewa, mana yang lebih pendek dengan tingkat bunga sebesar tingkat bunga deposito yang dijamin pemerintah ditambah dengan 1.25% per tahun. Pinjaman ini dijamin dengan gadai atas deposito berjangka MEW atau PT Aerowisata dan surat kuasa pencairan deposito tersebut.

The outstanding credit facility of PT Mandira Erajasa Wahana, a subsidiary of PT Aerowisata, obtained from PT Bank Niaga Tbk is as follow:

a. The special loan facility I, which was secured by a time deposit of Rp 11 billion, and bears interest at 1.25% above the interest rate on time deposit used as collateral, was due on May 31, 2004. Based on Agreement of Extension and Amendment of Credit Agreement No. 490/GMA/JT03 dated June 9, 2003, the loan is due on May 31, 2005. Furthermore on May 30, 2005, based on Agreement of Credit Extension No.0329/GMA/ JKT/05, the loan is due on May 31, 2006. In 2007, this loan has been paid.

b. The special loan facility II, was due on December 1, 2004, and bears interest at 2.5% above the interest rate on one-month time deposit. The loan was secured by the related vehicles purchased with a collateral value of Rp 40 billion, lease receivables on the vehicles of Rp 7 billion, and provision for maintaining escrow accounts. In 2007, this loan has been paid.

c. The investment loan facilities and the special investment loan facilities were used to finance Hi-Lift Truck and motor vehicles for operations, with terms of 3 to 5 years, and bear interest ranging from 2.5% to 3.25% per annum above the interest rate of time deposit guaranteed by the government. The loans are secured by the related vehicles purchased, lease receivables and provisions for maintaining escrow accounts and Letters of Comfort from PT Aerowisata. In 2007, this loan has been paid.

d. The investment loan facility and special investment loan facilities were used to finance new vehicle for operations, with terms of 3 to 4 years per annum and bear interest ranging from 2.5% - 5% per annum above the interest rate of time deposit guaranteed by the government. The loans are secured by the related vehicles purchased, lease receivables and provisions for maintaining escrow accounts and Letters of Comfort from PT Aerowisata. In 2007, loan facilities from Tranche A to H has been paid by PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), meanwhile loan facilities from Tranche I to Q and Tranche 1 to 2 have not been paid by MEW. In addition MEW has received special investment loan transaction in kind of back to back that is used for bridging financing on liquidity gap affected by investment activity. This loan has a term for 3 years or along the period of leased agreement whichever shorter, with the interest rate of time deposit guaranteed by the government added 1.25% per annum. This loan was secured by time deposit of MEW or PT Aerowisata and letter endorsement for deposit withdrawal.

22. Obligasi Konversi / *22. Convertible Bonds*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pemegang Obligasi			***Bondholders***
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1,018,809,000,000	1,018,809,000,000	*PT Bank Mandiri (Persero) Tbk*
PT Angkasa Pura II	--	201,817,000,000	*PT Angkasa Pura II*
PT Angkasa Pura I	--	124,248,000,000	*PT Angkasa Pura I*
Jumlah	**1,018,809,000,000**	**1,344,874,000,000**	***Total***

Sesuai dengan hasil restrukturisasi pinjaman Perusahaan tahun 2001, Perusahaan menerbitkan obligasi wajib konversi kepada PT Angkasa Pura I (PAP I), PT Angkasa Pura II (PAP II) dan PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, dengan nilai nominal Rp 1 juta per obligasi, jangka waktu 5 tahun dan dikenakan bunga 4% per tahun dengan pembayaran secara triwulanan.

As a result of the Company's loan restructuring in 2001, the Company issued convertible bonds to PT Angkasa Pura I, PT Angkasa Pura II and PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, with nominal value of Rp 1 million per bond, maturity period of 5 years and interest rate at 4% per annum with payment on quarterly basis.

Pemegang obligasi konversi dan Perusahaan mempunyai hak konversi untuk menempatkan seluruh obligasi konversi menjadi saham biasa Perusahaan dengan nilai nominal Rp 1 juta per saham. Hak konversi dapat dilaksanakan setiap waktu sejak tanggal efektif sampai dengan tanggal jatuh tempo.

The holders of the convertible bonds and the Company have the right to convert all such bonds into the Company's shares with par value of Rp 1 million per share. The conversion right can be exercised anytime from the effective date until the maturity date.

Obligasi konversi tersebut tidak boleh dialihkan dan setiap saat disubordinasikan terhadap tingkatan hutang lain Perusahaan.

The convertible bonds are not transferable and at anytime are subordinated into any other form of the Company's loan.

Berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perusahaan No.RIS-33/D3.MBU/2006 tanggal 1 November 2006, pemegang saham menyetujui pengeluaran saham baru Perusahaan sebanyak 326.065 lembar dengan nilai nominal Rp. 1.000.000 per saham, yang berasal dari konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar dan PT Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar. Konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II tersebut telah ditindaklanjuti dengan perubahan Anggaran Dasar Perusahaan berdasarkan Akta Notaris Aulia Taufani, SH, pengganti Notaris Sutjipto, SH, No. 63 tanggal 15 Maret 2007 (Catatan 25).

Based on Minutes of Extraordinary General Meeting of Shareholder No.RIS-33/D3.MBU/2006 dated November 1, 2006, the shareholders agreed upon issuance of the Company's new shares amounting to 326,065 shares with par value of Rp 1,000,000 per share, as a result of conversion of Mandatory Convertible Bonds of PT Angkasa Pura I amounting to 124,248 shares and of PT Angkasa Pura II amounting to 201,817 shares. Conversion of Mandatory Convertible Bonds of PT Angkasa Pura I and PT Angkasa Pura II has been followed by amendment of the Company's Articles of Association based on Notarial Deed of Notary Aulia Taufani, SH, substitute of Notary Sutjipto, SH, No. 63 dated March 15, 2007 (Note 25).

Pada tahun 2006, pemegang saham juga menyetujui perpanjangan pelaksanaan konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Bank Mandiri (Persero) Tbk selama-lamanya 2 (dua) tahun sejak tanggal jatuh tempo, atau sampai dengan 2 Nopember 2008.

In 2006, the shareholders also agreed upon extension of conversion of Mandatory Convertible Bonds of PT Bank Mandiri (Persero) Tbk up to 2 (two) years since the due date, or up to November 2, 2008.

23. Kewajiban Tidak Lancar Lainnya / *23. Other Non Current Liabilities*

	2007 Rp	2006 Rp	
Uang Muka Agen	15,027,637,492	13,756,578,492	*Advances from Agents*
Lain-lain	6,174,064,961	11,334,691,343	*Others*
Jumlah	**21,201,702,453**	**25,091,269,835**	***Total***

24. Hak Minoritas / *24. Minority Interests*

Pemegang Saham Minoritas Anak Perusahaan/ *The Minority Shareholders of Subsidiaries*	Hak Minoritas Atas Aktiva Bersih/ *Minority Interests in Net Assets*		Hak Minoritas Atas Laba (Rugi) Bersih/ *Minority Interests in Net Income (Loss)*	
	2007 Rp	2006 Rp	2007 Rp	2006 Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	1,824,905,161	1,688,781,643	(170,768,519)	(57,744,467)
PT Aerowisata dan Anak Perusahaan/ *PT Aerowisata and Its Subsidiaries*	(669,253,743)	(2,601,529,692)	(2,005,322,341)	(725,945,213)
Jumlah/Total	**1,155,651,418**	**(912,748,049)**	**(2,176,090,860)**	**(783,689,680)**

25. Modal Saham / *25. Share Capital*

	Jumlah Saham/ *Number of Shares*		Persentase Kepemilikan/ *Percentage of Ownership*		Jumlah Modal Disetor/ *Total Paid-In Capital*		
	2007 Rp	2006 Rp	2007 %	2006 %	2007 Rp	2006 Rp	
Pemerintah Republik Indonesia	6,826,564	6,826,564	95.4	100	6,826,564,000,000	6,826,564,000,000	*Government of The Republic of Indonesia*
PT Angkasa Pura I	124,248	--	1.7	--	124,248,000,000	--	*PT Angkasa Pura I*
PT Angkasa Pura II	201,817	--	2.8	--	201,817,000,000	--	*PT Angkasa Pura II*
	7,152,629	**6,826,564**	**100**	**100**	**7,152,629,000,000**	**6,826,564,000,000**	

Berdasarkan Pernyataan Keputusan Rapat yang dituangkan dalam akta No. 35 tanggal 12 Oktober 2001 dari Notaris Aulia Taufani, SH, pengganti dari Notaris Sutjipto, SH, pemegang saham telah memutuskan dan menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor dari sebesar Rp 2.885.019.000.000 menjadi sebesar Rp 6.826.564.000.000. Peningkatan modal ditempatkan dan disetor sebesar Rp 3.941.545.000.000 berasal dari konversi tagihan Negara Republik Indonesia kepada Perusahaan, terdiri dari:

Based on the minutes of meeting as stated in deed No. 35 dated October 12, 2001 of Notary Aulia Taufani, SH, substitution of Notary Sutjipto, SH, the shareholders decided and agreed to increase the issued and paid-up capital from Rp 2,885,019,000,000 to Rp 6,826,564,000,000. The increase in issued and paid-up capital of Rp 3,941,545,000,000 was made through the conversion of the Government of the Republic of Indonesia's receivables from the Company consist of:

(i) Tagihan atas biaya pengadaan 11 pesawat Boeing 737 sebesar USD 422,000,000 atau setara dengan Rp 3.749.470.000.000, berdasarkan PP No. 67 tahun 2001, berubah menjadi modal disetor. Nilai historis 11 Boeing tersebut adalah USD 364,566,159 atau setara dengan Rp 3.239.170.322.715 dan ditambah nilai sesuai PP 67 tahun 2001 sebesar USD 16,190,895 atau setara

(i) Receivable for the procurement of 11 Boeing 737 aircrafts of USD 422,000,000 or equivalent to Rp 3,749,470,000,000, based on government regulation No. 67/2001, was converted to paid-up capital. The historical cost of these 11 Boeing aircrafts was USD 364,566,159 or equivalent to Rp 3,239,170,322,715 and was increased by USD 16,190,895 or equivalent to

dengan Rp 143.856.102.075, sehingga secara keseluruhan biaya perolehan 11 pesawat Boeing menjadi sebesar USD 380,757,054 atau setara dengan Rp 3.383.026.424.790. Sisanya sebesar USD 41,242,946 atau setara dengan Rp 366.443.575.210 adalah denda *re-marketing* atas pembatalan pengadaan 6 pesawat Boeing 737.

Rp 143,856,102,075 based on Government Regulation No. 67/2001, thus the total acquisition cost of these 11 Boeing aircrafts was USD 380,757,054 or equivalent to Rp 3,383,026,424,790. The remaining amount of USD 41,242,946 or equivalent to Rp 366,443,575,210 represents re-marketing penalty for the cancellation of acquiring 6 Boeing 737 aircrafts.

(ii) Tagihan sebesar Rp 192.075.256.875 berasal dari biaya administrasi dan denda pokok pinjaman Rekening Dana Investasi No.RDI-201/DDI/1998 sebesar Rp 191.379.886.875 dan bunga masa tenggang Sub-Loan Agreement No.SLA-363/DDI/1998 sebesar Rp 695.370.000.

(ii) Receivables of Rp 192,075,256,875, arising from administration and penalty charges for the principal of loans for Investment Fund Account No. RDI-201/DDI/1998 totaling Rp 191,379,886,875 and grace period interest for Sub-Loan Agreement No. SLA/363/DDI/1998 amounting to Rp 695,370,000.

Peningkatan penyertaan modal Pemerintah ini ditetapkan dalam PP No. 67 tahun 2001 sebesar Rp 3.941.545.256.875, dibulatkan menjadi Rp 3.941.545.000.000, karena nilai nominal saham Perusahaan sebesar Rp 1 juta per saham.

The increase in Government Equity Participation based on Government Regulation No. 67/2001 amounting to Rp 3,941,545,256,875 was rounded off to Rp 3,941,545,000,000 to agree with the Company's par value of Rp 1 million per share.

Berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perusahaan No. RIS-33/D3.MBU/2006 tanggal 1 November 2006, pemegang saham menyetujui pengeluaran saham baru Perusahaan sebanyak 326.065 lembar dengan nilai nominal Rp 1.000.000 per saham, yang berasal dari konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar dan PT Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar (Catatan 22).

Based on Minutes of Extraordinary General Meeting of Shareholder No RIS-33/D3.MBU/2006 dated November 1, 2006, the shareholders agreed upon issuance of the Company's new shares amounting to 326,065 shares with par value of Rp 1,000,000 per share, as a result of conversion of Mandatory Convertible Bonds of PT Angkasa Pura I amounting to 124,248 shares and of PT Angkasa Pura II amounting to 201,817 shares (Note 22).

26. Setoran Modal Lainnya / *26. Other Paid-In Capital*

Akun ini merupakan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) dalam rangka peningkatan modal disetor Perusahaan sebagai berikut:

This account represents the Government Equity Participation (GEP) intended for the increase of paid-up capital of the Company:

	2007 Rp	2006 Rp	
Tambahan Modal Disetor			***Additional Paid-in Capital***
Cadangan Modal	755,090	755,090	*Capital Reserve*
PMP Atas Jet Engine Test Cell Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. S-124/MK.016/1998	8,401,219,715	8,401,219,715	*GEP on Jet Engine Test Cell Based on the Decision Letter of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia No. S-124/MK.016/1998*
PMP Atas 2 Pesawat Boeing 747 - 400 dan 7 Pesawat Boeing 737 – 400 Sesuai PP No. 70 Tahun 2000	2,149,274,104,196	2,149,274,104,196	*GEP on 2 Boeing 747 - 400 Aircrafts and 7 Boeing 737 - 400 Aircrafts Based on Government Regulation No. 70/2000*
Dikonversi Menjadi Modal Disetor	(1,986,364,000,000)	(1,986,364,000,000)	*Conversion into Paid-up Capital*
Pengalihan Piutang Perusahaan Atas Penyerahan 17 Pesawat F-28/4000 Kepada PT Merpati Nusantara Airlines	(162,910,000,000)	(162,910,000,000)	*Transfer of the Company's Receivables Pertaining to Transfer of 17 F-28/4000 Aircrafts to PT Merpati Nusantara Airlines*
Sub Jumlah	8,402,079,001	8,402,079,001	*Sub Total*

	2007 Rp	2006 Rp	
Dana Setoran Modal			***Paid-in Capital Fund***
PMP Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2006	500,000,000,000	500,000,000,000	*GEP Based on Government Regulation No. 46 Year 2006*
PMP Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2007	500,000,000,000	--	*GEP Based on Government Regulation No. 69 Year 2007*
Sub Jumlah	1,000,000,000,000	500,000,000,000	*Sub Total*
Jumlah	**1,008,402,079,001**	**508,402,079,001**	***Total***

a. Berdasarkan PP No. 70 tanggal 21 Agustus 2000, Pemerintah telah menyetujui peningkatan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 2.149.274.104.196. Karena Perusahaan belum melakukan peningkatan modal dasar, maka PMP tersebut disajikan sebagai tambahan modal disetor.

Selanjutnya pada tahun 2001, Perusahaan telah mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham untuk meningkatkan modal dasar, modal ditempatkan dan disetor. Perusahaan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 tanggal 4 September 2001. Sehubungan dengan ini, tambahan modal disetor telah dipindahkan menjadi modal disetor sebesar Rp 1.986.364.000.000.

a. Based on Government Regulation No. 70 dated August 21, 2000, the Government has agreed to increase the Government Equity Participation by Rp 2,149,274,104,196. Since the Company has not yet increased its authorized capital, the Government Equity Participation was presented as additional paid-in capital.

In 2001, the Company held a General Meeting of Shareholder in order to increase its authorized, issued and paid-up capital. This was approved by the Minister of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 dated September 4, 2001. Accordingly, the additional paid-in capital was reclassified to paid-up capital amounted to Rp 1,986,364,000,000.

b. Pada tanggal 28 Desember 2006, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 46 tahun 2006 yang menyetujui peningkatan PMP sebesar Rp 500.000.000.000. Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah kembali mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 69 tahun 2007 yang menyetujui peningkatan PMP menjadi sebesar Rp 1.000.000.000.000.

Pemerintah melalui Departemen Keuangan telah mencairkan dana sebesar Rp 1.000.000.000.000 tersebut dan telah diterima pada tanggal 26 Maret 2007 dan 28 Desember 2007.

b. On December 28, 2006, the Government issued Government Regulation (PP) No. 46 year 2006, which agreed upon increasing of the Government Equity Participation (GEP) amounting to Rp 500,000,000,000. On December 10, 2007, the Government issued Government Regulation (PP) No. 69 year 2007, which agreed upon increasing the GEP to Rp 1,000,000,000,000.

The Government through the Department of Finance has transferred the respective funds of Rp1,000,000,000,000 and have been received on March 26, 2007 and December 28, 2007.

27. Pendapatan Usaha / 27. *Operating Revenues*

Pendapatan Jasa Penerbangan / ***Airline Revenues***

	2007 Rp	2006 Rp	
Penerbangan Berjadwal			*Scheduled Services*
Penumpang	10,186,845,240,159	8,575,161,957,411	*Passenger*
Barang	801,373,419,835	704,536,697,814	*Cargo*
Kelebihan Bagasi	44,015,275,913	45,889,191,221	*Excess Baggage*
Surat dan Dokumen	23,228,254,137	20,547,017,846	*Mail and Document*
Jumlah	11,055,462,190,044	9,346,134,864,292	*Total*

	2007 Rp	2006 Rp	
Penerbangan Borongan			*Non-Scheduled Services*
Haji	1,510,354,321,928	1,416,881,515,350	*Hajj*
Charter	95,588,830,358	154,210,635,943	*Charter*
Jumlah	1,605,943,152,286	1,571,092,151,293	*Total*
Jumlah	**12,661,405,342,330**	**10,917,227,015,585**	***Total***

Pendapatan Usaha Lainnya ***Other Revenues***

	2007 Rp	2006 Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat	535,319,781,844	476,049,182,344	*Aircraft Maintenance and Overhaul*
Biro Perjalanan	355,663,931,005	274,709,918,763	*Travel Agent*
Jasa Boga	250,868,107,927	194,548,197,225	*Catering*
Hotel	78,607,107,889	61,990,219,885	*Hotel*
Pelatihan	28,347,646,414	23,332,676,590	*Training Services*
Kesehatan	23,381,291,179	43,339,952,460	*Healthcare Services*
Lain-lain	279,896,436,771	351,970,477,687	*Others*
Jumlah	**1,552,084,303,029**	**1,425,940,624,954**	***Total***

28. Beban Operasional Penerbangan / *28. Flight Operations Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Bahan Bakar	4,569,061,473,124	4,202,466,442,127	*Fuel*
Sewa dan *Charter* Pesawat	2,170,189,048,335	2,127,025,461,815	*Aircraft Rental and Charter*
Gaji dan Tunjangan	368,034,058,253	290,245,248,783	*Salaries and Allowances*
Asuransi	158,232,756,208	176,645,321,709	*Insurances*
Lain-lain	5,514,826,206	5,399,538,397	*Others*
Jumlah	**7,271,032,162,126**	**6,801,782,012,831**	***Total***

29. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan / *29. Maintenance and Overhaul Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan	774,337,961,948	424,292,752,215	*Maintenance and Overhaul*
Suku Cadang	481,511,196,437	278,424,682,664	*Spareparts*
Gaji dan Tunjangan	318,011,990,596	268,725,229,623	*Salaries and Allowances*
Sewa	34,320,857,362	40,645,553,597	*Rental*
Bahan Bakar	11,182,965,787	5,835,937,406	*Fuel*
Asuransi	1,264,215,250	1,827,364,292	*Insurance*
Lain-lain	129,812,231,702	122,872,242,954	*Others*
Jumlah	**1,750,441,419,082**	**1,142,623,762,751**	***Total***

30. Beban Bandara / *30. User Charges and Station Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pelayanan Pesawat dan Penerbangan	994,285,362,628	963,033,479,005	*Aircraft and Flight Services*
Gaji dan Tunjangan	112,855,877,376	114,973,203,879	*Salaries and Allowances*
Jumlah	**1,107,141,240,004**	**1,078,006,682,884**	***Total***

31. Beban Pelayanan Penumpang / *31. Passenger Services Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pelayanan Penumpang	656,095,805,075	596,267,084,949	*Passenger Services*
Gaji dan Tunjangan	334,086,113,429	318,552,879,709	*Salaries and Allowances*
Pemakaian Persediaan Umum	102,141,821,019	85,046,439,729	*General Inventories Consumption*
Lain-lain	37,373,625,984	28,631,300,939	*Others*
Jumlah	**1,129,697,365,507**	**1,028,497,705,326**	***Total***

32. Beban Tiket, Penjualan dan Promosi / *32. Ticketing, Sales and Promotion Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Komisi	568,658,150,054	532,237,435,959	*Commissions*
Reservasi	425,835,872,757	359,352,791,212	*Reservations*
Gaji dan Tunjangan	146,347,625,679	133,578,600,125	*Salaries and Allowances*
Promosi	72,050,500,340	69,021,664,675	*Promotions*
Lain-lain	132,846,501,590	142,375,243,986	*Others*
Jumlah	**1,345,738,650,419**	**1,236,565,735,957**	***Total***

33. Beban Administrasi dan Umum / *33. General and Administrative Expenses*

	2007 Rp	2006 Rp	
Gaji dan Tunjangan	381,724,991,483	356,649,421,626	*Salaries and Allowances*
Sewa	80,459,756,649	102,252,240,004	*Rental*
Pajak	61,645,463,064	62,107,470,831	*Taxes*
Pemeliharaan dan Perbaikan	53,148,964,277	57,012,211,860	*Maintenance and Repair*
Kesehatan	43,446,919,274	60,103,914,664	*Health Care*
Jasa Profesional dan Pelatihan	42,228,479,220	53,517,526,982	*Professional Services and Training*
Perlengkapan Kantor	20,706,263,222	20,455,875,138	*Office Supplies*
Beban Piutang Tak Tertagih	18,253,905,198	31,195,694,447	*Bad Debts Expense*
Asuransi	9,750,724,393	14,565,392,228	*Insurance*
Iuran Keanggotaan	4,788,934,386	3,288,149,403	*Membership Dues and Subscription*
Lain-lain	203,226,538,255	151,773,561,294	*Others*
Jumlah	**919,380,939,421**	**912,921,458,477**	***Total***

34. Beban Bunga / *34. Interest Expense*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pinjaman	108,294,146,077	96,599,678,363	*Loans*
Obligasi Konversi	39,028,371,805	45,725,716,000	*Convertible Bonds*
Lain-lain	8,228,725,483	32,793,582,661	*Others*
Jumlah	**155,551,243,365**	**175,118,977,024**	***Total***

35. Penghasilan Lain-Lain - Bersih / *35. Other Income – Net*

	2007 Rp	2006 Rp	
Dividen	14,104,954,179	5,427,539,476	*Dividends*
Klaim Asuransi	--	132,919,750	*Insurance Claim*
Lain-lain	70,255,173,784	74,415,625,189	*Others*
Jumlah	**84,360,127,963**	**79,976,084,415**	***Total***

36. Penghasilan (Beban) Pajak / *36. Tax Income (Expense)*

	2007 Rp	2006 Rp	
Pajak Kini			*Current Tax*
Anak Perusahaan	(57,729,486,984)	(45,618,529,598)	*Subsidiaries*
Pajak Tangguhan			*Deferred Tax*
Perusahaan	5,974,451,957	(36,072,392,941)	*The Company*
Anak Perusahaan	10,538,236,558	12,327,328,447	*Subsidiaries*
Jumlah Pajak Tangguhan	16,512,688,515	(23,745,064,494)	*Total Deferred Taxes*
Jumlah Beban Pajak	**(41,216,798,469)**	**(69,363,594,092)**	***Total Tax Expense***

Pajak Kini / ***Current Tax***

Rekonsiliasi antara rugi sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi dengan laba (rugi) fiskal Perusahaan adalah sebagai berikut:

A reconciliation between loss before tax per consolidated statements of income and taxable income (fiscal losses) of the Company is as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Laba (Rugi) Sebelum Pajak			*Gain (Loss) Before Tax per*
Menurut Laporan Laba Rugi Konsolidasi	301,453,515,062	(126,929,538,887)	*Consolidated Statements of Income*
Laba Anak Perusahaan Sebelum Pajak	28,094,598,040	163,398,304,068	*Income Before Tax of Subsidiaries*
Eliminasi	(77,461,939,325)	(197,473,194,899)	*Elimination*
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Perusahaan	252,086,173,777	(161,004,429,718)	*Gain (Loss) Before Tax of the Company*
Perbedaan Temporer			*Temporary Differences*
Penyisihan Piutang Ragu-Ragu	(436,905,363)	9,462,001,197	*Allowance for Doubtful Accounts*
Penyisihan Penurunan Nilai Persediaan	(69,099,965)	882,314,409	*Allowance for Inventory Obsolescence*
Penyusutan	(13,001,085,653)	(7,534,051,406)	*Depreciation*
Imbalan kerja	45,272,049,833	60,179,149,455	*Employee Benefits*
Sub Jumlah	31,764,958,852	62,989,413,655	*Sub Total*

	2007 Rp	2006 Rp	
Perbedaan Tetap			*Permanent Differences*
Penghasilan yang Dikenakan Pajak Final	(56,156,118,140)	(33,280,807,101)	*Income Subjected to Final Tax*
Beban yang Tidak Dapat Diperhitungkan			*Expenses That are Not Deductible*
Menurut Fiskal	236,665,550,807	101,965,238,829	*For Tax Purposes*
Bagian Laba Anak Perusahaan	(137,195,261,088)	(138,749,708,009)	*Equity in Net Income of Subsidiaries*
Sub Jumlah	43,314,171,579	(70,065,276,281)	*Sub Total*
Laba (Rugi) Fiskal Tahun Berjalan	327,165,304,208	(168,080,292,344)	*Taxable Income (Fiscal Loss) for the Year*
Akumulasi Rugi Fiskal Tahun Sebelumnya	(1,347,733,647,502)	(1,296,026,678,881)	*Fiscal Loss Carried Forward - Previous Year*
Koreksi Sesuai dengan Surat Ketetapan Pajak	25,917,069,125	111,107,582,732	*Correction Based on Tax Assesment Letter*
Koreksi Sesuai dengan Surat Pemberitahuan	4,903,862,492	5,265,740,991	*Correction Based on Annual Tax Return*
Jumlah Akumulasi Rugi Fiskal - Perusahaan	**(989,747,411,677)**	**(1,347,733,647,502)**	***Accumulated Fiscal Loss-the Company***

Pajak Tangguhan / *Deferred Tax*

	31 Desember/ *December 31* 2005 Rp	Penghasilan (Beban) Pajak Tangguhan/ *Deferred Tax Income (Expense)* Rp	31 Desember/ *December 31* 2006 Rp	Penghasilan (Beban) Pajak Tangguhan/ *Deferred Tax Income (Expense)* Rp	31 Desember/ *December 31* 2007 Rp	
Aktiva (Kewajiban) Pajak Tangguhan						***Deferred Tax Assets (Liabilities)***
Perusahaan						***The Company***
Penyisihan Piutang Tidak Tertagih	60,738,642,164	2,883,372,936	63,622,015,100	(5,703,492,257)	57,918,522,843	*Allowance for Doubtful Accounts*
Penyisihan Penurunan Nilai Persediaan	51,340,979,510	(47,445,506,848)	3,895,472,662	(2,958,196,347)	937,276,315	*Allowance for Inventories Obsolescence*
Penyusutan	4,609,152,559	(7,959,534,445)	(3,350,381,886)	(549,943,810)	(3,900,325,696)	*Depreciation*
Imbalan kerja	135,150,587,738	16,449,275,416	151,599,863,154	15,186,084,371	166,785,947,525	*Employee Benefit*
Sub-jumlah	251,839,361,971	(36,072,392,941)	215,766,969,030	5,974,451,957	221,741,420,987	*Sub Total*
Anak Perusahaan						***Subsidiaries***
Aktiva Pajak Tangguhan	50,724,739,016	13,054,866,337	63,779,605,353	10,354,666,064	74,134,271,418	*Deferred Tax Assets*
Jumlah Aktiva Pajak Tangguhan	**302,564,100,986**	**(23,017,526,603)**	**279,546,574,383**	**16,329,118,021**	**295,875,692,406**	***Total Deferred Tax Assets***
Kewajiban Pajak Tangguhan						***Deferred Tax Liabilities***
Anak Perusahaan	**(2,842,954,033)**	**(727,537,891)**	**(3,570,491,924)**	**183,570,494**	**(3,386,921,430)**	*Subsidiaries*
Manfaat (Beban) Pajak Tangguhan - Bersih		**(23,745,064,494)**		**16,512,688,515**		***Deferred Tax Benefits (Expense) - Net***

Saldo rugi fiskal belum diakui sebagai aktiva pajak tangguhan karena besar kemungkinan laba fiskal pada masa depan belum memadai untuk dikompensasi.

The tax losses carryforward have not been recognized as deferred tax assets as it is probable that future taxable profit will not yet be available against which the tax losses can be utilized.

Rekonsiliasi antara penghasilan (beban) pajak dan hasil perkalian laba (rugi) akuntansi sebelum pajak penghasilan dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

A reconciliation between the total tax income (expense) and the amounts computed by applying the effective tax rate to income (loss) before income tax is as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Menurut Laporan Laba Rugi Konsolidasi	301,453,515,062	(126,929,538,887)	*Gain (Loss) Before Tax per Consolidated Statements of Income*
Laba Anak Perusahaan Sebelum Pajak	28,094,598,040	163,398,304,068	*Income Before Tax of Subsidiaries*
Eliminasi	(77,461,939,325)	(197,473,194,899)	*Elimination*
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Perusahaan	252,086,173,777	(161,004,429,718)	*Gain (Loss) Before Tax of the Company*
Tarif Pajak yang Berlaku - 30%	75,625,852,133	(48,301,328,915)	*Applicable Tax Rate - 30%*
Dampak Pajak Atas:			*Tax Effect of:*
Beban yang Tidak Dapat Diperhitungkan Menurut Fiskal	70,999,665,242	30,590,571,649	*Expenses that are Not Deductible For Tax Purposes*
Penghasilan yang Dikenakan Pajak Final	(16,846,835,442)	(9,984,242,130)	*Income Subject to Final Tax*
Perbedaan Temporer Belum Diakui	(94,359,855,033)	105,392,304,740	*Unrecognized Temporary Differences*
Bagian Laba Anak Perusahaan	(41,393,278,857)	(41,624,912,403)	*Equity in Net Income of Subsidiaries*
Jumlah Beban (Manfaat) Pajak Perusahaan	(5,974,451,957)	36,072,392,941	*Total Tax Expense (Income) of the Company*
Beban Pajak Anak Perusahaan	47,191,250,426	33,291,201,151	*Tax Expense of the Subsidiaries*
Jumlah Beban Pajak	**41,216,798,469**	**69,363,594,092**	***Total Tax Expense***

37. Kewajiban Imbalan Kerja / *37. Employee Benefits Obligation*

Program Pensiun
Perusahaan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun iuran pasti untuk seluruh karyawan tetapnya. Program pensiun tersebut dikelola oleh Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-403/KM.17/1999 tanggal 15 Nopember 1999. Iuran dana pensiun berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perusahaan dan anak perusahaan.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), anak perusahaan, menyelenggarakan program penutupan asuransi atas jaminan hari tua untuk semua karyawan yang memenuhi persyaratan. Program jaminan hari tua ini memberikan manfaat jaminan hari tua yang ditentukan berdasarkan penghasilan terakhir peserta. Program jaminan hari tua ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Pendanaan jaminan hari tua berasal dari kontribusi anak Perusahaan tersebut dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji kotor.

Pension Plan
The Company and PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary, established a defined contribution pension plan for all their permanent employees. The pension plan is managed by Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), whose deed of establishment was approved by the Minister of Finance of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. KEP-403/KM.17/1999 dated November 15, 1999. The pension fund contributions are equivalent to 7.5% of employees' base salaries wherein 2% are assumed by the employees and the difference is assumed by the Company and its subsidiary.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), a subsidiary, established an insurance program covering post-retirement benefits for all qualified permanent employees. This program provides post-retirement benefits based on the participants' last salaries. This program is managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The program is funded by contributions from the respective subsidiary and its employees at 7.5% and 2.5%, respectively, of the employees' gross salaries.

PT Aerowisata, anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Pegawai Aerowisata. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aerowisata dan karyawan masing-masing sebesar 10% dan 5% dari gaji kotor. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% x masa kerja x penghasilan dasar pensiun.

PT Aerowisata, a subsidiary, established a defined benefit pension plan for all their permanent employees, that it managed by Dana Pensiun Pegawai Aerowisata. The pension fund is funded by contribution from PT Aerowisata and its employees at 10% and 5%, respectively, of the employees gross salaries. At retirement age the employees will obtain benefit of 2.5% x working period x basic pension income.

Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2007 dan 2006 adalah sebagai berikut:

Contribution of the Company and its subsidiaries for the years ended December 31, 2007 and 2006 are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Perusahaan	19,554,057,276	27,704,313,780	*The Company*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
GMFAA	7,145,468,352	7,095,800,317	GMFAA
ADSI	147,889,153	144,808,622	ADSI
Jumlah	**26,847,414,781**	**34,944,922,719**	***Total***

Program Imbalan Kerja

Perusahaan dan anak perusahaan memberikan penghargaan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan pensiun normal dan penghargaan masa kerja kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun, sesuai dengan kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan yang didasarkan pada Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Perusahaan telah menghitung kewajibannya sehubungan dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13/2003. Tidak ada pendanaan yang dilakukan atas program imbalan kerja tersebut.

Employee Benefits Program

The Company and its subsidiaries provide award to their employees upon reaching normal retirement (post-retirement benefit) and long service award to employees who have rendered 20 years of service, in accordance with the Company and its subsidiaries policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. The Company calculates its obligation in accordance with Labor Law No. 13/2003. No funding is required for implementing the employee benefit program.

Kewajiban imbalan kerja Perusahaan dan anak perusahaan pada 31 Desember 2007 dan 2006 adalah sebagai berikut:

The employee benefit liabilities of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2007 and 2006 are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Manfaat Purna Jasa dan Penghargaan			*Post - Retirement and Long*
Masa Kerja	698,175,581,487	628,437,956,965	*Service Award*
Pesangon Pemutusan Kontrak Kerja	6,241,815,523	4,453,935,484	*Termination Benefits*
Jumlah Kewajiban Imbalan Kerja	**704,417,397,010**	**632,891,892,449**	***Total Employee Benefit Liabilities***

Manfaat purna jasa dan penghargaan masa kerja dihitung secara aktuaria dengan menggunakan asumsi utama sebagai berikut:

Post - retirement and long service award are actuarially determined using key assumptions as follows:

	2007	2006	
	per tahun/ *per annum*	per tahun/ *per annum*	
Tingkat Diskonto	10.00%	10.00%	*Discount Rate*
Tingkat Kenaikan Gaji :			*Salary Increase :*
Perusahaan	5%	5%	*The Company*

Kewajiban manfaat purna jasa dan penghargaan masa kerja Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006 adalah sebagai berikut:

The Company's post-retirement and long service award benefit liabilities as of December 31, 2007 and 2006, are as follows:

	2007 Rp	2006 Rp	
Nilai Sekarang Kewajiban Masa Lalu	868,660,663,910	813,882,689,295	*Present Value of Past Service Obligation*
Kewajiban Masa Lalu yang Masih akan Diakui di Tahun-tahun Mendatang *(Non-Vested)*	(87,781,782,136)	(99,267,900,036)	*Non-Vested Past Service Obligation*
Keuntungan (Kerugian) Aktuarial yang Belum Diakui	(82,703,300,287)	(86,176,832,294)	*Unrecognized Actuarial Gain (Loss)*
Jumlah Kewajiban Manfaat Purna Jasa dan Penghargaan Masa Kerja	**698,175,581,487**	**628,437,956,965**	***Total Post-Retirement and Long Service Award Benefit Liabilities***

Rekonsiliasi beban imbalan kerja yang diakui di Laporan Laba Rugi:

Reconciliation of employee benefit expense recognized in the statements of income:

	2007 Rp	2006 Rp	
Beban Jasa Kini	37,317,229,341	31,953,329,982	*Current Service Cost*
Beban Bunga	79,993,460,916	80,475,047,726	*Interest Cost*
Biaya Jasa Lalu	14,201,188,855	13,264,342,681	*Past Service Cost*
Biaya Terminasi	2,419,133,000	3,583,220,000	*Termination Cost*
Amortisasi Kerugian (Keuntungan) Aktuarial	6,592,823,299	6,072,500,068	*Amortization of Actuarial Loss (Gain)*
Dampak Pengurangan Pegawai	(3,627,066,815)	(2,772,419,567)	*Impact of Employee Reduction*
Penyesuaian atas Biaya Jasa Lalu	--	(2,480,196,428)	*Adjustment on Past Cost*
Penyesuaian atas Koreksi Data	--	5,491,647,355	*Adjustment on Data Correction*
Penyesuaian Dasar Perhitungan Aktuarial	--	42,410,730	*Adjustment on Basis of Actuarial Calculation*
Beban Imbalan Kerja	**136,896,768,596**	**135,629,882,547**	***Employee Benefits Expense***

Rekonsiliasi perubahan pada aktiva/kewajiban yang diakui di neraca Perusahaan:

Reconciliation of changes in asset//liabilities recognized in balance sheets of the Company:

	2007 Rp	2006 Rp	
Kewajiban Manfaat Purna Jasa dan Penghargaan Masa Kerja pada Awal Tahun	628,437,956,965	541,379,354,866	*Employee Post - Retirement and Long Service Award at Beginning of Year*
Pembayaran Pesangon Karyawan pada Tahun Berjalan	(67,635,647,135)	(48,571,280,448)	*Termination Benefit Paid During the Year*
Beban Imbalan Kerja yang Diakui pada Tahun Berjalan	136,896,768,596	132,618,431,620	*Amount Charged to Operations*
Penyesuaian atas Koreksi Data	476,503,061	3,011,450,927	*Adjustment on Data Correction*
Kewajiban Manfaat Purna Jasa dan Penghargaan Masa Kerja pada Akhir Tahun	**698,175,581,487**	**628,437,956,965**	***Post - Retirement and Long Service Award Benefit Liabilities at End of Year***

Perusahaan dan GMFAA (anak perusahaan) juga menyelenggarakan program pemeliharaan kesehatan pensiunan bagi karyawan aktif dan karyawan yang pensiun sejak tahun 2001. Program ini juga mencakup keluarga pensiunan yang memenuhi syarat. Program ini didanai melalui kontribusi Perusahaan dan GMFAA sebesar 4% dan iuran karyawan sebesar 2% dari gaji dasar karyawan yang bersangkutan. Program ini dikelola oleh Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA).

The Company and GMFAA (a subsidiary) also provide a post-retirement healthcare plan for their active employees and employees who have retired since 2001. The plan also covers the eligible dependents. This plan is funded by contribution from the Company and GMFAA of 4% and contribution from employees of 2% of their basic salary. This program is managed by Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA).

Berkaitan dengan penerapan UU 13/2003 tentang Ketenagakerjaan, Perusahaan tidak berkomitmen untuk melakukan Pemutusan Kontrak Kerja dalam tahun 2007 dan tidak berkomitmen untuk menyediakan pesangon bagi pekerja yang menerima penawaran pengunduran diri secara sukarela. Dengan demikian, sesuai dengan PSAK 24 (revisi 2004) Perusahaan tidak mencadangkan biaya pesangon untuk keperluan dimaksud pada akhir tahun 2007.

In relation to the implementation of Labor Law No. 13/2003 regarding Manpower, the Company is not committed to conduct Employment Contract Termination in 2007 and is not committed to provide termination benefits to employees who accept the offer for voluntary resignation. Accordingly, based on SFAS 24 (revised 2004), the Company does not provide any accrual for termination benefits at the end of 2007.

38. Sifat dan Transaksi Hubungan Istimewa

38. Nature of Relationship and Transaction with Related Parties

Sifat Hubungan Istimewa

a. Perusahaan dan PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia.
b. Perusahaan mempunyai penyertaan saham pada PT Gapura Angkasa (perusahaan asosiasi), Abacus International Holdings Ltd, dan PT Lufthansa Systems Indonesia (anak perusahaan).

Nature of Relationships

a. The Company and PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) are owned by the Government of the Republic of Indonesia.
b. The Company has ownership interests in PT Gapura Angkasa (an associate), Abacus International Holdings Ltd and PT Lufthansa Systems Indonesia (subsidiary).

Transaksi Hubungan Istimewa

Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan dan anak perusahaan mengadakan transaksi tertentu dengan pihak hubungan istimewa.

a. Pendapatan dari pemeliharaan pesawat tahun 2007 sebesar Rp 7.632.613.484 dan tahun 2006 sebesar Rp 6.253.512.314 berasal dari MNA.
b. 84,87% dan 78,56% dari jumlah pendapatan usaha anak perusahaan (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) masing-masing pada tahun 2007 dan 2006 berasal dari Abacus International Pte Ltd.
c. Perusahaan memiliki piutang usaha dari pihak hubungan istimewa (Catatan 6) dan hutang usaha ke pihak hubungan istimewa (Catatan 15).

Related Party Transaction and Balance

In conducting its business, the Company and its subsidiaries entered into certain transactions with related parties.

a. Revenue from aircraft maintenance is amounting to Rp 7,632,613,484 in 2007 and Rp 6,253,512,314 in 2006 are derived from MNA.
b. 84.87% and 78.56% of a subsidiary's revenues (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) in 2007 and 2006 are derived from Abacus International Pte Ltd.

c. The Company has outstanding trade receivables from related parties (Note 6) and trade payables to related parties (Note 15).

39. Sewa Guna Usaha Operasi / *39. Operating Lease*

Perusahaan mengadakan perjanjian sewa guna usaha dalam pengadaan pesawat dan mesin pesawat sebagai berikut:

The Company entered into operating lease agreements for the procurement of aircrafts and engines, as follows:

Perusahaan Sewa Guna Usaha/ *Lessors*	Aktiva Sewa Usaha/ *Leased Asset*	Jatuh tempo/ *Year of Maturity*
Pesawat/*Aircraft*		
GE Capital Aviation Services	1 Boeing 737-300	2009
	1 Boeing 737-300	2010
	2 Boeing 737-300	2010
	1 Boeing 737-400	2009
	1 Boeing 737-400	2010
	7 Boeing 737-400	2011
International Lease Finance Corporation	1 Boeing 737-400	2008
	1 Boeing 747-400	2009
European Export Credit Agencies (ECAs)	6 Airbus 330-300	2010
Banque AIG	1 Boeing 737-300	2008
Castle 2003-1A	1 Boeing 737-400	2008
Fast Jet	1 Boeing 737-300	2008
Metz Location	1 Boeing 737-300	2009
Merino Air	1 Boeing 737-800	2010
Geary Capital	1 Boeing 737-800	2008
Wells Fargo	1 Boeing 737-400	2012
Mesin/*Engine*		
Aero Turbine	1 mesin/*engine* Boeing 737	2009
Aviation Lease Finance	3 mesin/*engines* Boeing 747-400	2009
Willis Lease Finance Co.	1 mesin/*engine* Boeing 737	2008
Deucalion Engine Leasing Ltd.	2 mesin/*engines* Boeing 737	2010
Pratt & Witney Engine Leasing	1 mesin/*engine* Boeing 737	2008
Wells Fargo	2 mesin/*engines* Boeing 737	2010

40. Ikatan dan Kontinjensi

40. Commitments and Contingencies

a. Sesuai dengan *Purchase Agreement* No. 1938 tanggal 4 Juni 1996 yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 29 Desember 2005, Perusahaan mengadakan kontrak pembelian pesawat Boeing 777-200ER sebanyak 6 pesawat dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 198,192,610. Harga pesawat akan ditetapkan pada saat penyerahan dengan memperhitungkan penyesuaian harga sesuai dengan perjanjian. Penyerahan direncanakan pada bulan Juni 2010 sampai dengan Agustus 2011.

Namun demikian berdasarkan konfirmasi dari The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1 tanggal 30 Maret 2007, pembelian 6 pesawat tipe Boeing 777–200ER diganti menjadi pembelian 10 pesawat tipe Boeing 787 dengan jadwal pengiriman sampai dengan April 2014 sampai dengan Juli 2015.

Konfirmasi tersebut kemudian dilanjutkan dengan adanya penawaran pembaharuan *Purchase Agreement* No. 1938 oleh Boeing menjadi 10 pesawat jenis B 777-200ER/ 300ER/200LR.

Menanggapi penawaran tersebut, Perusahaan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B 777-200 menjadi 10 pesawat B 777-300ER, melalui *Supplemental Agreement* No. 5 atas Purchase Agreement No 1938. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juli 2010 sampai dengan Juli 2013.

Perusahaan juga melakukan Purchase Agreement No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-700, yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 31 Mei 2007, di mana Perusahaan menambah jumlah pesawat menjadi 25 pesawat tipe B 737-800 dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 72,364,900. Harga pesawat ditetapkan pada saat penyerahan dengan memperhitungkan penyesuaian harga sesuai dengan perjanjian. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Mei 2009 sampai dengan Mei 2012.

a. Based on Purchase Agreement No. 1938 dated June 4, 1996, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No.4 dated December 29, 2005, the Company entered into a contract to purchase 6 Boeing 777-200ER with basic price of USD 198,192,610. The price of the aircrafts will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery was scheduled within the period of June 2010 up to August 2011.

However, based onconfirmation from the Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1, dated March 30, 2007, the purchase of 6 Boeing 777-200ER was replaced with purchase of 10 Boeing 787 and will be delivered April 2014 up to July 2015.

The confirmation is proceeded by the Boeing's offering to renew the Purchase Agreement No. 1938 into purchase of 10 B 777-200ER/300ER/200LR.

In response to the offer, the Company plans to add the number of units purchased from 6 aircrafts B777-200 into 10 aircrafts B 777-300ER by submitting Supplemental Agreement no. 5 to Purchase Agreement No 1938. Delivery of the aircrafts is scheduled within the period of July 2010 up to July 2013.

The Company also entered into Purchase Agreement No. 2158 dated June 19, 1998 for the purchase of 18 Boeing 737-700, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No 4 dated May 31, 2007, whereby the Company adds the number of units purchased into 25 Boeing 737-800 aircrafts with basic price of USD 72,364,900. The price of the aircraft will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery of the aircrafts is within the period of May 2009 up to May 2012.

Pada tanggal 4 November 1989, Perusahaan melakukan *Purchase Agreement* dengan Airbus untuk pembelian dan pengiriman 9 pesawat Airbus A330. Perusahaan telah menerima pengiriman 6 pesawat, akan tetapi berupaya melakukan perpanjangan waktu atas pengiriman 3 pesawat sisanya, yang berdasarkan *Side Letter* tanggal 21 Desember 1995 dinyatakan bahwa penyerahan 3 pesawat terakhir dijadwalkan bulan Juli 1998, Agustus 1998, dan Januari 1999. Pengiriman pesawat tersebut belum dapat dilakukan karena Perusahaan belum mencapai kesepakatan formal dengan Airbus sehubungan dengan kewajibannya dalam *Purchase Agreement* untuk pengiriman 3 pesawat Airbus A330 sisanya (Catatan 21).

On November 4, 1989 the Company entered into a Purchase Agreement with Airbus for the purchase and delivery of 9 Airbus A330 aircrafts. The Company has taken delivery of 6 of the aircrafts but has sought rolling extension to the delivery of the final 3 aircrafts, most recently subsequent to a Side Letter dated December 21, 1995 provided that the final delivery of 3 aircrafts was scheduled in July 1998, August 1998, and January 1999. These deliveries have not taken place because the Company has not reached any subsequent formal agreement with Airbus in relation to its obligation under the Purchase Agreement for the delivery of the remaining 3 Airbus A330 aircrafts (Note 21).

b. Perjanjian *Pooling* Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics").

Perusahaan mengadakan perjanjian *component pooling* A-330 dengan SR Technics. Perusahaan berpartisipasi sebagai anggota *pool* A-330 untuk menggunakan persediaan komponen A-330 yang berada di penyimpanan persediaan induk Zurich. Perusahaan juga berhak meminta SR Technics untuk memberikan *temporary services*, tim asistensi lapangan atau pelayanan khusus lainnya serta memberikan pelatihan teknik dan administrasi kepada personil Perusahaan pada tempat perawatan pesawat Perusahaan di Jakarta atau pada *line station*-nya.

Perjanjian ini berlaku selama 3 tahun sejak 1 Nopember 2007 sampai dengan 30 April 2010 dan telah diperpanjang sesuai dengan amendemen No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2007, tanggal 10 Juli 2007. Setelah tanggal tersebut, salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian dengan syarat pemberitahuan 6 bulan sebelumnya kepada pihak lainnya. Biaya *pooling* ditentukan dengan menggunakan tarif sesuai dengan komponen yang digunakan.

b. Component Pooling Agreement with SR Technics Switzerland ("SR Technics").

The Company entered into a component pooling agreement for A-330 with SR Technics. As a participant of the A-330 pool, the Company is allowed to use A-330 components which are available in the main storage at Zurich. The Company also has the right to ask SR Technics to provide temporary services, field assistance team or other special services, as well as technical and administrative training in the Company's maintenance facility in Jakarta or in any other line stations of SR Technics.

This agreement is valid for 3 years commencing on November 1, 2007 until April 30, 2010 and has been extended based on amendment No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2007 dated July 10, 2007. Afterwards, each party may cancel the agreement by giving to the other party 6 months prior notice. The corresponding pooling expense is determined according to the tariff applied to the components used.

c. Perusahaan mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 6.246 m^2 dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 30 tahun yang berakhir 30 September 2021. Tanah tersebut digunakan Perusahaan untuk lokasi gedung perkantoran *cargo*. Kompensasi atas tanah tersebut sebesar Rp 800 per m^2 per bulan atau seluruhnya Rp 1.798.848.000 dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun. Uang muka sebesar 10% atau Rp 179.884.800. Pembayaran dilakukan setiap tahun sebesar Rp 53.965.440.

Pada akhir periode perjanjian, tanah beserta seluruh fasilitas diatasnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II.

c. The Company entered into an agreement for utilization of 6,246 square meters of land at the Soekarno-Hatta Airport with PT Angkasa Pura II, for 30-year period until September 30, 2021. The land is used for the purpose of cargo office building. The compensation for the use of the land is Rp 800 per square meter per month or a total of Rp 1,798,848,000, which is subject for review every 5 years. A deposit of 10% or Rp 179,884,800 was also paid. Payment of Rp 53,965,440 is made annually.

At the expiration of the agreement, the Company will return the land and all the facilities to PT Angkasa Pura II.

Perusahaan juga mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 1.136.865 m^2 dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 20 tahun yang akan berakhir 31 Desember 2011. Perusahaan diwajibkan membayar kompensasi sebesar Rp 165 per m^2 per bulan. Besar kompensasi tersebut ditinjau setiap 3 tahun. Perusahaan membangun gedung perkantoran, hanggar, perbengkelan dan gudang untuk GMFAA, anak perusahaan, di atas tanah tersebut.

The Company also entered into an agreement with PT Angkasa Pura II for the use of another parcel of land with an area of 1,136,865 square meters at the Soekarno-Hatta Airport, for a period of 20 years until December 31, 2011. The Company pays compensation of Rp 165 per square meter per month. The compensation is subject for review every 3 years. The Company constructed on such land the office building, hangar, workshop and warehouse for GMFAA, subsidiary.

d. Perusahaan menyelenggarakan *Frequent Flyer Program* yang menyediakan *travel awards* berupa terbang cuma-cuma bagi para anggota program ini. *Travel awards* ini ditetapkan berdasarkan akumulasi jarak penerbangan yang telah dilakukan anggota yang bersangkutan.

d. The Company established a Frequent Flyer Program that provides travel awards in the form of free flights to the members of the program. The travel awards are recognized through the accumulation of mileage achieved by the members.

e. PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, melakukan perjanjian jangka panjang untuk pemeliharaan dan perbaikan pesawat dengan Perusahaan, PT Garuda Indonesia (Persero), PT Lion Mentari, Bangladesh Biman Co, Royal Netherland Air Force, PT Adam Air. Anak Perusahaan memperoleh pendapatan atas jasa ini sesuai tarif yang disepakati dalam perjanjian.

e. PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), subsidiary, entered into long-term agreements for aircraft repair and maintenance with the Company, PT Garuda Indonesia (Persero), PT Lion Mentari, Bangladesh Biman Co, Royal Netherland Air Force, PT Adam Air. The subsidiary recognized revenues from these transactions based on an agreed fee.

f. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung No. VZ/PERJ/3012/2004 dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Centre untuk digunakan sebagai tempat pemasangan *Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis* milik WST.

f. On August 6, 2004, the Company and PT World Simulator Technology (WST) entered into Rental Agreement on Area for Simulator and Support Facilities No. VZ/PERJ/3012/2004 whereby the Company agreed to rent its simulator area and support facilities located at SBU Garuda Indonesia Training Centre to be used as space for Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis owned by WST.

Karena Perusahaan tidak melaksanakan perjanjian, pada tanggal 19 Desember 2006, WST mengajukan gugatan perdata di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat atas dasar wanprestasi terhadap perjanjian tersebut dan perbuatan melawan hukum.

As the Company did not fulfill the agreement, on December 19, 2006, WST filed a lawsuit for a claim at the Distric Court of Central Jakarta due to non-obedience to the agreement and act against the law.

Pada tanggal 30 Mei 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD 1,360,800 dan Rp 1.590.000.000.

On May 30, 2007, the Distric Court of Central Jakarta issued a verdict accepting claim of WST and ordered the Company to pay to WST amounting to USD 1,360,800 and Rp 1,590,000,000.

Sampai dengan tanggal laporan keuangan, perkara ini sedang dalam tahap pemeriksaan di tingkat banding.

Until the date of financial statements, this lawsuit is in the process of examination in appeal stage.

g. Pada tanggal 22 Desember 2000, Perusahaan dan PT Magnus Indonesia (Magnus) menandatangani Perjanjian Konsultan No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 sebagaimana diubah dengan Perjanjian Tambahan I atas Perjanjian Konsultan No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 tanggal 15 April 2004.

g. On December 22, 2000, the Company and PT Magnus Indonesia (Magnus) entered into Consultant Agreement No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 as amended by Amendment I for Consultant Agreement No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 dated April 15, 2004.

Dalam pelaksanaannya, Magnus telah melakukan wanprestasi sehingga Perusahaan mengajukan gugatan tanggal 3 Maret 2006, dengan nilai gugatan sebesar USD 6,160,700. Pada tanggal 12 Juni 2006, Magnus mengajukan gugatan balik atas dasar perbuatan melawan hukum karena pembatalan perjanjian secara sepihak dan tidak adanya pengembalian jaminan pelaksanaan pekerjaan. Jumlah ganti rugi yang dituntut Magnus adalah ganti rugi materiil oleh Perusahaan sebesar USD 2,813,111 dan immateriil oleh Perusahaan dan PT Asuransi Jasa Indonesia sebesar USD 100,000,000.

Magnus did not fulfill the agreement so the Company filed a lawsuit for a claim on March 3, 2006 with total claim of USD 6,160,700. On June 12, 2006, Magnus filed a lawsuit on act against the law as the Company cancelled the agreement and did not return the deposit for work performance. The amount of claim consists of material claim to the Company of USD 2,813,111 and immaterial claim to the Company and PT Asuransi Jasa Indonesia of USD 100,000,000.

Pada tanggal 23 Nopember 2006, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan yang mengabulkan gugatan Magnus dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada Magnus sebesar USD 2,813,111.

On November 23, 2006, the Distric Court of Central Jakarta has issued a verdict accepting claim of Magnus and ordered the Company to pay to Magnus the claim of USD 2,813,111.

Sampai dengan tanggal laporan keuangan, perkara ini sedang dalam tahap pemeriksaan di tingkat banding.

Until the date of financial statements, this lawsuit is in the process of examination in appeal stage.

41. Instrumen Keuangan Derivatif / *41. Derivative Financial Instruments*

Perusahaan menghadapi risiko harga akibat perubahan nilai tukar mata uang asing dan perubahan harga di masa yang akan datang terkait dengan biaya *leasing* pesawat serta pembelian bahan bakar pesawat. Untuk mengantisipasi hal tersebut Perusahaan melakukan strategi sebagai berikut:

The Company is exposed to price risk due to changes in the foreign currency fluctuation and future prices changes of aircraft leased payment and jet fuel purchase. As a result, the Company anticipates this situation with these following strategies:

a. Tanggal 6 September 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 28,327,500 saat jatuh tempo pada tanggal 10 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai kerugian belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 2.913.316.

a. On September 6, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. Under such contract, the Company will buy USD 250,000 and sell JPY 28,327,500, of which such amount will be paid on January 10, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized loss on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 2,913,316.

b. Tanggal 6 September 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 28,275,000 saat jatuh tempo pada tanggal 25 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai kerugian belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 2.084.071.

b. On September 6, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 28,275,000, of which such amount will be paid on January 25, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized loss on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 2,084,071.

c. Tanggal 26 September 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual AUD 287,694.94 saat jatuh tempo pada tanggal 10 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai kerugian belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 10.634.362.

c. On September 26, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell AUD 287,694.94 of which such amount will be paid on January 10, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized loss on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 10,634,362.

d. Tanggal 8 Oktober 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual AUD 278,117.70 saat jatuh tempo pada tanggal 10 Januari 2008. Atas instrument derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp. 68.116.582.

d. On October 8, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell AUD 278,117.70 of which such amount will be paid on January 10, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 68,116,582.

e. Tanggal 9 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 27,890,000 saat jatuh tempo pada tanggal 10 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 33.503.137.

e. On November 9, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 27,890,000 of which such amount will be paid on January 10, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 33,503,137.

f. Tanggal 9 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 27,840,000 saat jatuh tempo pada tanggal 25 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 34.178.761.

f. On November 9, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 27,840,000 of which such amount will be paid on January 25, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 34,178,761.

g. Tanggal 9 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Pebruari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 27,790,000 saat jatuh tempo pada tanggal 12 Pebruari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 34.239.362.

g. On November 9, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period February 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 27,790,000 of which such amount will be paid on February 12, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 34,239,362.

h. Tanggal 9 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Pebruari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 27,750,000 saat jatuh tempo pada tanggal 26 Pebruari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 34.287.997.

h. On November 9, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period February 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 27,750,000 of which such amount will be paid on February 26, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 34,287,997.

i. Tanggal 9 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Maret 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 27,720,000 saat jatuh tempo pada tanggal 10 Maret 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 33.912.000.

i. On November 9, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period March 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 27,720,000 of which such amount will be paid on March 10, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 33,912,000.

j. Tanggal 9 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Maret 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 27,670,000 saat jatuh tempo pada tanggal 26 Maret 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 34.179.058.

j. On November 9, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period March 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 27,670,000 of which such amount will be paid on March 26, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 34,179,058.

k. Tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 26,857,500 saat jatuh tempo pada tanggal 10 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 119.445.966.

k. On November 23, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 26,857,500 of which such amount will be paid on January 10, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 119,445,966.

l. Tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 26,807,500 saat jatuh tempo pada tanggal 25 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 120.250.885.

l. On November 23, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 26,807,500 of which such amount will be paid on January 25, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 120,250,885.

m. Tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Pebruari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 26,752,500 saat jatuh tempo pada tanggal 13 Pebruari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 120.683.571.

n. Tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Pebruari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual JPY 26,712,500 saat jatuh tempo pada tanggal 27 Pebruari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai keuntungan belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 120.855.012.

o. Tanggal 17 Desember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Januari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual AUD 291,233.07 saat jatuh tempo pada tanggal 25 Januari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai kerugian belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 36.983.991.

p. Tanggal 17 Desember 2007, Perusahaan melakukan transaksi forward dengan PT Danareksa (Persero) untuk melindungi nilai biaya sewa pesawat periode Pebruari 2008. Perusahaan akan membeli USD 250,000 dan menjual AUD 291,539.75 saat jatuh tempo pada tanggal 11 Pebruari 2008. Atas instrumen derivatif yang memenuhi kriteria lindung nilai arus kas ini, bagian efektif atas perubahan nilai wajar dicatat sebagai kerugian belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas pada ekuitas sebesar Rp 36.756.541.

m. On November 23, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period February 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 26,752,500 of which such amount will be paid on February 13, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 120,683,571.

n. On November 23, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period February 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell JPY 26,712,500 of which such amount will be paid on February 27, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized gain on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 120,855,012.

o. On December 17, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period January 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell AUD 291,233.07 of which such amount will be paid on January 25, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized loss on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 36,983,991.

p. On December 17, 2007 the Company made forward contract with PT Danareksa (Persero) to hedge aircraft lease expense period February 2008. The Company will buy USD 250,000 and sell AUD 291,539.75 of which such amount will be paid on February 11, 2008. For these derivatives qualified as hedging of future cash flows, the effective portion of the changes in fair value is recorded as unrealized loss on cash flow hedge transactions in equity amounting to Rp 36,756,541.

42. Aktiva dan Kewajiban Moneter Dalam Mata Uang Asing

42. Monetary Asset and Liabilities in Foreign Currency

Pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai aktiva dan kewajiban moneter dalam mata uang asing (mata uang asing selain USD dinyatakan dalam setara USD) sebagai berikut:

At December 31, 2007 and 2006, the Company and its subsidiaries had monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies (foreign currencies other than USD are stated at the equivalent USD) as follows:

	2007		2006		
	Mata Uang Asing/ *Foreign* Currency USD	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	Mata Uang Asing/ *Foreign* Currency USD	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	
AKTIVA					***ASSETS***
Kas dan Setara Kas	120,526,139	1,135,235,699,134	66,952,907	603,915,225,472	*Cash and Cash Equivalents*
Investasi Jangka Pendek	--	--	2,300,000	20,746,000,000	*Short Term Investments*
Piutang Usaha	109,945,450	1,035,576,197,876	76,380,804	688,954,848,021	*Trade Receivable*
Uang Muka	111,615,198	1,051,303,547,124	60,189,613	542,910,306,413	*Advances*
Aktiva Lain-lain	45,145,637	425,226,757,529	3,667,460	33,080,486,223	*Other Assets*
Jumlah Aktiva	**387,232,424**	**3,647,342,201,664**	**209,490,783**	**1,889,606,866,129**	***Total Assets***
KEWAJIBAN					***LIABILITIES***
Hutang Usaha	236,660,794	2,229,108,017,360	176,076,744	1,588,212,226,443	*Trade Payable*
Hutang Lain-lain	21,948,836	206,736,086,561	19,180,601	173,009,017,050	*Other Payables*
Biaya Masih Harus Dibayar	146,517,436	1,380,047,730,644	45,822,910	413,322,650,781	*Accrued Expenses*
Pendapatan Diterima di Muka	190,149	1,791,013,431	183,102	1,651,580,040	*Unearned Revenues*
Uang Muka Diterima	3,560,329	33,534,738,093	3,426,050	30,902,973,757	*Advances Received*
Pinjaman Diterima	127,049,029	1,196,674,800,854	57,638,409	519,898,446,384	*Loans*
Jumlah Kewajiban	**535,926,573**	**5,047,892,386,944**	**302,327,815**	**2,726,996,894,455**	***Total Liabilities***
Kewajiban - Bersih	**(148,694,149)**	**(1,400,550,185,280)**	**(92,837,032)**	**(837,390,028,326)**	***Liabilities - Net***

Pada tanggal 31 Desember 2007 dan 2006, kurs konversi yang digunakan Perusahaan dan anak perusahaan masing-masing Rp 9.419 dan Rp 9.020 per USD 1.

At December 31, 2007 and 2006, the conversion rates used by the Company and its subsidiaries were Rp 9,419 and Rp 9,020 per USD 1, respectively.

43. Peristiwa Setelah Tanggal Neraca

43. Subsequent Events

a. Pada tanggal 4 Januari 2008, terkait dengan penjualan asset berupa gedung dan tanah yang dijaminkan kepada PT Bank Negara Indonesia Tbk (BNI), Perusahaan telah melunasi pinjaman dari BNI senilai Rp 108.300.000.000 (Catatan 20 dan 21).

a. On January 4, 2008, related to the sale of building and land collateralized to PT Bank Negara Indonesia Tbk (BNI), the Company has repaid its loan to BNI amounting to Rp 108,300,000,000 (Note 20 and 21).

b. Pada tanggal 1 Pebruari 2008, Perusahaan telah menerima pembayaran tahap kedua atas penjualan aset berupa gedung dan tanah berdasarkan Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 tanggal 23 Nopember 2007 sebesar Rp 111.931.658.178 (Catatan 20).

b. On February 1, 2008, the Company has received second payment on sale of building and land based on agreement No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 dated November 23, 2007 amounting to Rp 111,931,658,178 (Note 20).

c. Pada tanggal 25 Januari 2008, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, mengadakan Perjanjian Pemanfaatan Tanah dan Konsesi Usaha dengan PT (Persero) Angkasa Pura II sehubungan dengan pemanfaatan tanah seluas ± 900.000 m² untuk digunakan dalam kegiatan usaha pemeliharaan pesawat di bandara udara. Perjanjian ini berlaku sampai dengan 31 Desember 2011 dengan kompensasi dan konsesi sesuai dengan tarif yang disepakati.

GMFAA wajib memberikan jaminan bank yang diterbitkan oleh bank umum untuk menjamin pembayaran kompensasi tersebut. Masa berlaku jaminan tersebut selama 1 tahun dan diperpanjang setiap tahunnya sampai berakhirnya perjanjian ini.

c. On January 25, 2008, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), susidiaries, entered into Land Utilization and Business Concession Agreement with PT (Persero) Angkasa Pura II in relation to land utilization measuring is approximately ± 900.000 square meters which used for aircraft maintenance business activities. The term of this agreement is effective until December 31, 2011, with compensation and concession based on the agreed tariffs.

GMFAA is obligated to provide bank guarantee which issued by general bank to secure the payment of such compensation. The term of such guarantee is 1 year and will be amended until the end of term of this agreement.

44. Kelangsungan Usaha Perusahaan

Dalam tahun 2007, Perusahaan telah memperoleh kinerja yang lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Perusahaan membukukan laba bersih konsolidasi tahun 2007 sebesar Rp 258.060.625.733, sedangkan tahun 2006 menderita rugi bersih konsolidasi sebesar Rp 197.076.822.659. Namun demikian pada 31 Desember 2007, Perusahaan masih memiliki akumulasi rugi sebesar Rp 6.340.186.516.222. Seperti diungkapkan dalam Catatan 26.b atas laporan keuangan konsolidasi, pada tahun 2007 dan 2006, Pemerintah Republik Indonesia telah meningkatkan modal Perusahaan melalui Penyertaan Modal Pemerintah sebesar Rp 1.000.000.000.000. Pencairan dana tersebut dilakukan pada tanggal 26 Maret 2007 dan 28 Desember 2007. Sebagai dampak dari hal-hal tersebut, rasio hutang terhadap modal pada 31 Desember 2007 sebesar 4:1 menjadi lebih baik dibanding tahun 2006 sebesar 10:1. Perusahaan juga telah memperoleh arus kas bersih dari aktivitas operasi yang positif di tahun 2007 dibandingkan dengan tahun 2006 yang negatif.

Dalam tahun 2007, Perusahaan telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman kepada para kreditur. Sehubungan dengan hal tersebut, Perusahaan antara lain mengusulkan penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada seluruh kreditur.

Untuk meningkatkan kinerja dan posisi keuangan dalam waktu dekat, Perusahaan telah mengambil langkah-langkah dan rencana sebagai berikut:

a. Restrukturisasi keuangan
b. Restrukturisasi neraca
c. Restrukturisasi organisasi
d. Kehandalan dan keamanan penerbangan
e. Kenyamanan penerbangan
f. Meningkatkan kualitas pelayanan

44. The Company's Going Concern

In 2007, the Company has achieved a better performance compared to the previous years. The Company recognizes consolidated net income in 2007 amounting to Rp 258,060,625,733, while in 2006 the Company suffered consolidated net loss amounting to Rp 197,076,822,659. However as of December 31, 2007, the Company still suffers accumulated losses of Rp 6,340,186,516,222. As disclosed in Note 26.b to the consolidated financial statements, in 2007 and 2006, the Government of the Republic of Indonesia has increased the Company's equity through the Government Equity Participation amounting to Rp 1,000,000,000,000. The funds have been transferred to the Company on March 26, 2007 and December 28, 2007. In effect to those matters, debt-to-equity ratio as of December 31, 2007 of 4:1 is better compared to December 31, 2006 of 10:1. In 2007, the Company has also generated positive level of net cash flows from operating activities compared to the negative level occurred in 2006.

In 2007, the Company has submitted a proposal for loan restructuring to its creditors. Following the submission, the Company proposed to, among others, reschedule the payment terms of debt to all creditors

To increase the financial performance and position in the near future, the Company has taken the following steps and plans:

a. Financial restructuring
b. Balance sheet restructuring
c. Organisation restructuring
d. Flight reliability and safety
e. Flight convenience
f. Improve quality services

g. Konsep pemasaran dan kapabilitas
h. Pemulihan citra Perusahaan

g. Marketing concept and capability
h. Image recovery

Laporan keuangan konsolidasi tidak mencakup dampak yang berasal dari hal tersebut.

The consolidated financial statements do not include any adjustment that might result from the outcome of these matters.

45. Reklasifikasi Akun / *45. Reclassification of Accounts*

Beberapa akun dalam laporan keuangan konsolidasi untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2006 telah direklasifikasi agar sesuai dengan penyajian laporan keuangan konsolidasi untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 untuk tujuan perbandingan.

Several accounts in consolidated financial statements for the year ended December 31, 2006 have been reclassified in order to conform with the presentation of consolidated financial statements for the year ended December 31, 2007 for comparison purpose.

Akun-akun per 31 Desember 2006 yang telah direklasifikasi adalah sebagai berikut:

Accounts as of December 31, 2006 that have been reclassified are as follows:

	Sesudah Reklasifikasi/ *After Reclassification* Rp	Sebelum Reklasifikasi/ *Before Reclassification* Rp	
Asset dan Kewajiban			***Asset andLiabilities***
Piutang Usaha			*Trade Receivables*
Jasa Penerbangan	773,049,482,755	856,973,665,450	*Airlaine*
Non Penerbangan	323,881,089,087	242,853,816,932	*Non Airline*
Piutang Lain-lain	7,655,611,717	4,758,701,177	*Other Receivables*
Beban Tangguhan			*Deferred Charges*
Hak Atas Tanah	4,480,754,925	--	*Land Right*
Lain-lain	1,136,173,574	5,616,928,499	*Others*
Pinjaman Jangka Panjang			*Long Term Loans*
PT Bank Niaga Tbk	29,352,990,585	29,568,210,809	*PT Bank Niaga Tbk*
Hutang Sewa Guna Usaha	215,220,224	--	*Leases Payable*
Jumlah	**1,139,771,322,867**	**1,139,771,322,867**	***Total***

46. Tanggung Jawab Manajemen atas Laporan Keuangan Konsolidasi / *46. Responsibility on Consolidated Financial Statements*

Manajemen Perusahaan bertanggung jawab atas penyusunan laporan keuangan konsolidasi yang diselesaikan pada tanggal 31 Maret 2008.

The Management of the Company is responsible for the completion of the consolidated financial statements that were completed on March 31, 2008.

Lampiran 1/5

Attachment 1/5

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

Neraca / ***Balance Sheets***

AKTIVA	**2007**	**2006**	***ASSETS***
	Rp	**Rp**	
AKTIVA LANCAR			***CURRENT ASSETS***
Kas dan Setara Kas	2,482,442,727,316	1,004,940,081,721	*Cash and Cash Equivalents*
Piutang Usaha			*Trade Receivables*
(Setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu masing-masing sebesar Rp 201.940.952.968 dan Rp 205.515.956.400 per 31 Desember 2007 dan 2006)	1,085,458,961,327	881,007,484,720	*(Net of allowance for doubtful accounts of Rp 201,940,952,968 and Rp 205,515,956,400 as of December 31, 2007 and 2006, respectively)*
Penyertaan Modal Pemerintah yang Akan Diterima	--	500,000,000,000	*Accrued Government Equity Participation*
Piutang Lain-lain - Bersih	2,837,954,794	2,896,910,541	*Other Receivables - Net*
Persediaan - Bersih	182,500,703,665	174,834,579,680	*Inventories - Net*
Pajak Dibayar di Muka	12,823,824,965	11,772,401,278	*Prepaid Taxes*
Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka	916,288,239,758	551,960,139,228	*Advances and Prepaid Expenses*
Jumlah Aktiva Lancar	4,682,352,411,825	3,127,411,597,168	*Total Current Assets*
AKTIVA TIDAK LANCAR			***NON CURRENT ASSETS***
Aktiva Pajak Tangguhan	221,741,420,987	215,766,969,030	*Deferred Tax Assets*
Investasi pada Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi	1,098,244,962,500	1,147,062,320,583	*Investments in Subsidiaries and Associates*
Investasi Lain	66,255,883,112	66,255,883,112	*Other Investments*
Aktiva Tetap			*Property and Equipment*
(Setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 3.427.183.201.856 dan Rp 3.269.503.258.815 per 31 Desember 2007 dan 2006)	2,380,102,378,423	2,696,169,439,081	*(Net of accumulated depreciation of Rp 3,427,183,201,856 and Rp 3,269,503,258,815 as of December 31, 2007 and 2006, respectively)*
Beban Tangguhan	1,161,849,136	466,262,577	*Deferred Charges*
Aktiva Lainnya	1,197,073,126,671	822,901,374,887	*Other Assets*
Jumlah Aktiva Tidak Lancar	4,964,579,620,829	4,948,622,249,270	*Total Non Current Assets*
JUMLAH AKTIVA	**9,646,932,032,653**	**8,076,033,846,438**	***TOTAL ASSETS***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

Neraca (Lanjutan) ***Balance Sheets (Continued)***

KEWAJIBAN DAN EKUITAS	2007	2006	*LIABILITIES AND SHAREHOLDERS ' EQUITY*
	Rp	Rp	
KEWAJIBAN LANCAR			***CURRENT LIABILITIES***
Hutang Usaha	1,829,644,024,368	1,651,508,752,272	*Trade Payables*
Hutang Lain-lain	135,670,863,439	112,298,978,878	*Others Payables*
Hutang Pajak	41,860,947,841	98,238,692,617	*Taxes Payable*
Biaya yang Masih Harus Dibayar	1,762,036,078,319	1,340,002,182,251	*Accrued Expenses*
Pendapatan Diterima di Muka	753,047,128,585	689,241,466,999	*Unearned Revenues*
Uang Muka Diterima	200,290,710,050	26,939,088,979	*Advances Received*
Pinjaman Jangka Panjang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	1,488,222,636,772	1,462,373,844,351	*Current Maturities of Long Term Loans*
Jumlah Kewajiban Lancar	6,210,772,389,373	5,380,603,006,346	*Total Current Liabilities*
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR			***NON-CURRENT LIABILITIES***
Pinjaman Diterima - Setelah Dikurangi Bagian yang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	--	24,486,307,705	*Long Term Loans - Net of Current Maturities*
Obligasi Konversi	1,018,809,000,000	1,344,874,000,000	*Convertible Bonds*
Kewajiban Imbalan Kerja	555,953,158,414	510,681,108,581	*Employee Benefits Obligation*
Pendapatan Diterima di Muka	15,448,426,500	43,645,420,500	*Unearned Revenues*
Kewajiban Tidak Lancar Lainnya	16,768,593,479	20,656,165,861	*Other Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	1,606,979,178,393	1,944,343,002,647	*Total Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban	**7,817,751,567,766**	**7,324,946,008,993**	***Total Liabilities***
EKUITAS			***SHAREHOLDERS ' EQUITY***
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	7,152,629,000,000	6,826,564,000,000	*Issued and Paid-up Capital*
Tambahan Modal Disetor	8,402,079,001	8,402,079,001	*Additional Paid in Capital*
Dana Setoran Modal	1,000,000,000,000	500,000,000,000	*Paid in Capital Fund*
Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan	3,675,042,053	4,477,903,120	*Translation Adjustments*
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan	3,996,580,005	3,996,580,005	*Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries*
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	664,280,050	(364,137,926)	*Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions*
Akumulasi Rugi	(6,340,186,516,222)	(6,591,988,586,755)	*Accumulated Losses*
Jumlah Ekuitas	1,829,180,464,887	751,087,837,445	*Total Shareholders ' Equity*
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	**9,646,932,032,653**	**8,076,033,846,438**	***TOTAL LIABILITIES AND EQUITY***

Lampiran 3/5

Attachment 3/5

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

Informasi Laba (Rugi) / ***Income (Loss) Information***

	2007 Rp	2006 Rp	
PENDAPATAN USAHA			***OPERATING REVENUES***
Jasa Penerbangan	12,704,723,471,365	10,932,759,353,858	*Airline*
Lainnya	397,862,390,080	445,430,368,866	*Others*
Jumlah Pendapatan Usaha	13,102,585,861,445	11,378,189,722,724	*Total Operating Revenues*
BEBAN USAHA			***OPERATING EXPENSES***
Operasional Penerbangan	7,274,001,040,649	6,804,995,781,682	*Flight Operations*
Pemeliharaan dan Perbaikan	1,348,010,773,029	1,008,451,271,785	*Maintenance and Overhaul*
Bandara	1,149,483,910,733	1,126,731,268,066	*User Charges and Station Expenses*
Pelayanan Penumpang	909,805,064,054	830,577,965,238	*Passenger Services*
Tiket, Penjualan dan Promosi	1,118,745,002,950	1,058,322,820,815	*Ticketing, Sales and Promotion*
Administrasi dan Umum	719,123,627,853	696,054,615,074	*General and Administrative*
Penyusutan	320,098,852,596	328,159,215,562	*Depreciation*
Beban Usaha Lainnya	91,288,568,023	90,517,012,957	*Other Operating Expenses*
Jumlah Beban Usaha	12,930,556,839,886	11,943,809,951,177	*Total Operating Expenses*
LABA (RUGI) USAHA	172,029,021,559	(565,620,228,453)	***INCOME (LOSS) FROM OPERATIONS***
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN			***OTHER INCOME (EXPENSES)***
Keuntungan Penjualan Aktiva	44,918,299,285	185,642,253,401	*Gain on Sale of Assets*
Bagian Laba Bersih Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi	137,195,261,088	138,749,707,921	*Equity in Net Income of Subsidiaries and Associates*
Penghasilan Bunga	42,061,832,512	19,016,814,269	*Interest Income*
Beban Bunga	(153,154,853,858)	(169,970,881,365)	*Interest Expense*
Keuntungan (Kerugian) atas Selisih Kurs - Bersih	(7,043,323,369)	148,133,926,549	*Gain (Loss) on Foreign Exchange - Net*
Pemulihan (Penurunan) Nilai Aktiva	44,339,573,054	(7,756,413,128)	*Recovery (Impairment) of Assets*
Lain-lain - Bersih	(28,259,636,494)	90,800,391,089	*Others - Net*
Jumlah Penghasilan Lain-lain - Bersih	80,057,152,218	404,615,798,735	*Total Other Income - Net*
LABA (RUGI) SEBELUM PAJAK	252,086,173,777	(161,004,429,718)	***INCOME (LOSS) BEFORE TAX***
PENGHASILAN (BEBAN) PAJAK			***TAX INCOME (EXPENSE)***
Pajak Kini	--	--	*Current Tax*
Pajak Tangguhan	5,974,451,957	(36,072,392,941)	*Deferred Tax*
Jumlah Penghasilan (Beban) Pajak	5,974,451,957	(36,072,392,941)	***Total Tax Income (Expense)***
LABA (RUGI) BERSIH	**258,060,625,733**	**(197,076,822,659)**	***NET INCOME (LOSS)***

Lampiran 4/5

Attachment 4/5

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

Informasi Perubahan Modal / ***Changes in Shareholders' Equity Information***

	2007 Rp	2006 Rp	
Modal Saham			*Share Capital*
Nilai Nominal Rp 1.000.000 per Saham			*Rp 1,000,000 Par Value per Share*
Modal Dasar - 11.540.076 Saham			*Authorized Capital - 11,540,076 Shares*
Modal Ditempatkan dan Disetor -			*Issued and Paid-in Capital -*
7.152.629 dan 6.826.564 Saham	7,152,629,000,000	6,826,564,000,000	*7,152,629 and 6,826,564 Shares*
Tambahan Modal Disetor	8,402,079,001	8,402,079,001	*Additional Paid - In Capital*
Dana Setoran Modal	1,000,000,000,000	500,000,000,000	*Paid in Capital Fund*
Selisih Kurs karena Penjabaran	3,675,042,054	4,477,903,120	
Laporan Keuangan			*Translation Adjustments*
Selisih Transaksi Perubahan	3,996,580,005	3,996,580,005	*Transaction Differences in Equity*
Ekuitas Anak Perusahaan			*Changes of Subsidiaries*
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas	664,280,050	(364,137,926)	*Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow*
Lindung Nilai Arus Kas			*Hedge Transactions*
Akumulasi Rugi			*Accumulated Losses*
Saldo Awal Tahun	(6,591,988,586,755)	(6,386,433,058,171)	*Balance at Beginning of Year*
Penyesuaian Saldo Laba	(6,258,555,200)	(8,478,705,925)	*Prior Year Adjustments*
Laba (Rugi) Bersih	258,060,625,733	(197,076,822,659)	*Net Income (Loss)*
Saldo Akhir Tahun	(6,340,186,516,222)	(6,591,988,586,755)	*Balance at End of Year*
JUMLAH EKUITAS	**1,829,180,464,887**	**751,087,837,445**	***TOTAL SHAREHOLDERS ' EQUITY***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2007 dan 2006
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2007 and 2006
(In Full Rupiah)

Informasi Arus Kas / ***Cash Flows Information***

	2007 Rp	2006 Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			***CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES***
Penerimaan Kas Bersih dari Pelanggan	12,337,218,593,330	10,672,376,130,547	*Cash Received from Customers*
Pengeluaran Kas untuk Pemasok dan Karyawan	(12,199,146,059,563)	(11,153,371,478,828)	*Cash Paid to Suppliers and Employees*
Arus Kas Dihasilkan dari (Digunakan untuk) Operasi	138,072,533,767	(480,995,348,281)	*Cash Generated from (Used in) Operations*
Pembayaran Bunga	(99,570,970,537)	(141,438,744,769)	*Interest Paid*
Arus Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Operasi	38,501,563,230	(622,434,093,050)	*Net Cash Flows Generated from (Used in) Operating Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			***CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES***
Penerimaan Dividen	40,991,345,846	53,512,438,861	*Dividend Received*
Hasil Penjualan Aktiva Tetap	194,634,831,581	314,042,282,870	*Proceeds from Sale of Property and Equipment*
Penerimaan Bunga	40,188,056,940	17,189,567,427	*Interest Received*
Pembayaran Uang Jaminan	(51,454,581,229)	(4,300,707,576)	*Payment for Security Deposit*
Penerimaan Pengembalian Uang Jaminan	5,170,846,507	4,508,267,620	*Deposits Returned*
Perolehan Aktiva Tetap	(4,405,441,411)	(6,346,073,622)	*Acquisition of Property and Equipment*
Arus Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Investasi	225,125,058,234	378,605,775,580	*Net Cash Flows Provided by Investing Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			***CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES***
Penerimaan Dana Setoran Modal	1,000,000,000,000	--	*Receipt Additional Paid - In Capital*
Penerimaan (Pembayaran) Hutang Jangka Pendek	(36,000,000,000)	36,000,000,000	*Receipt (Payment) of Short Term Loan*
Arus Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Pendanaan	964,000,000,000	36,000,000,000	*Net Cash Flows Provided by Financing Activities*
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	1,227,626,621,464	(207,828,317,470)	***NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS***
KAS DAN SETARA KAS PADA AWAL TAHUN	1,004,940,081,721	1,231,542,290,653	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR***
Efek Perubahan Kurs Mata Uang Asing	249,876,024,131	(18,773,891,462)	*Effect of Foreign Exchange Rate Changes*
KAS DAN SETARA KAS PADA AKHIR TAHUN	**2,482,442,727,316**	**1,004,940,081,721**	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF YEAR***

Corporate Profile
Profil Perusahaan

"Competitiveness in all parts of the business will lay a solid foundation for profitable and sustainable growth in the future."

Daya saing di seluruh aspek usaha akan menciptakan landasan yang solid bagi pertumbuhan yang menguntungkan dan berkelanjutan di masa mendatang.

Perjalanan Garuda Indonesia

The Air Travelled by Garuda Indonesia

Sejarah berdirinya perusahaan penerbangan pembawa bendera Negara (Flag Carrier) Indonesia tidak terpisahkan dengan sejarah perjalanan bangsa Indonesia. Ketika bangsa Indonesia mengalami masa-masa yang sulit - berjuang mempertahankan kedaulatannya, dan dalam kondisi yang serba tidak menentu setelah proklamasi kemerdekaan, para pejuang Indonesia telah memikirkan tentang pentingnya keberadaan angkutan udara nasional yang handal. Berangkat dari pemikiran para pejuang inilah yang akhirnya mewujudkan hadirnya sebuah maskapai penerbangan pembawa bendera nasional.

The history of the Company as the Flag Carrier for Indonesia cannot be separated from the history of the nation of Indonesia. When Indonesia faced difficult times fighting to maintain its sovereignty, and in uncertain times following the proclamation of independence, the national heroes had thoughts of the importance of a reliable national aviation company. On the basis of such aspirations, a national flag carrier was born.

Sebagai *national flag carrier*, yang selanjutnya oleh Soekarno diberi nama Garuda Indonesian Airways, harus selalu siap melaksanakan tugas-tugas kenegaraan. Pada tanggal 28 Desember 1949, dengan pesawat pertamanya, yaitu jenis Dakota beregistrasi PK-DPD telah membawa Soekarno dari Yogkakarta menuju Jakarta untuk dilantik menjadi Presiden Republik Indonesia Serikat (RIS).

In its position as the national flag carrier, which was named by Soekarno as Garuda Indonesian Airways, the Company must be always ready to carry out duties for the nation. On 28 December 1949, with its first aircraft, a Dakota registered under PK-DPD, the Company fulfilled the mission of bringing Soekarno from Yogyakarta to Jakarta for his inauguration as the President of Republik Indonesia Serikat (RIS).

Tiga bulan kemudian pada 31 Maret 1950, Garuda Indonesia resmi menjadi Perusahaan Negara, yang kemudian berubah berdasarkan akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soeleman Ardjasasmita, S.H., sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971, serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia (RI) No. 68 tanggal 26 Agustus 1975.

Three months later on 31 March 1950, Garuda Indonesia officially became a National Company, as amended in Deed No. 8 dated 4 March 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, S.H., in order to realize the provisions contained in Government Regulation No. 67 Year 1971, as announced in the State Gazette of the Republic of Indonesia (RI) No. 68 dated 26 August 1975.

Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 63 tanggal 15 Maret 2007 yang dibuat oleh Notaris Aulia Taufani, S.H., pengganti Notaris Sutjipto SH. Akta ini sudah dicatat dalam Tambahan Berita Negara RI tanggal 27 Juli 2007 No. 60. Modal ditempatkan dan diambil bagian oleh Pemerintah RI sebanyak 6.826.564 lembar saham, PT (Persero) Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar saham dan PT (Persero) Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar saham dengan nominal Rp1.000.000 per saham.

The Company's Articles of Association have been amended several times, the last amendment by Deed No. 63 dated 15 March 2007, of Notary Aulia Taufani, S.H., as substitute for Notary Sutjipto SH. This Deed has been recorded in the Supplement to the State Gazette of RI dated 27 July 2007 No. 60. Issued and paid in capital of the Company by the Government of RI in the amount of 6,826,564 shares, PT (Persero) Angkasa Pura I in the amount of 124,248 shares and PT (Persero) Angkasa Pura II in the amount of 201,817 shares with a nominal value of Rp1,000,000 per share.

Akta ini memuat peningkatan modal sehubungan dengan Obligasi Wajib Konversi dalam rangka restrukturisasi hutang Perusahaan pada tahun 2001 kepada PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II.

The Deed contained an increase in capital in relation to Convertible Bonds in the framework of the Company's debt restructuring in 2001 to PT (Persero) Angkasa Pura I and PT (Persero) Angkasa Pura II.

Pemerintah Republik Indonesia menambah Penyertaan Modal Negara Rp500 milyar berdasarkan PP No. 46 Tahun 2006 tanggal 28 Desember 2006 dan sebesar Rp500 milyar berdasarkan PP No. 69 Tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007. Penambahan ini sedang dalam proses untuk dituangkan dalam Akta.

The government of the Republic of Indonesia increased additional capital by the state in the amount of Rp500 billion based on PP No. 46 Year 2006 dated 28 December 2006 and in the amount of Rp500 billion based on PP No. 69 Year 2007 dated 10 December 2007. This additional capital injection is currently in the process of Notarial Deed.

Menurut Akte Pendirian Perusahaan, tujuan Perusahaan adalah melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program Pemerintah di bidang pembangunan dan ekonomi nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa pengangkutan udara

Based on the Company's Deed of Incorporation, the purpose of the Company is to carry out and support policies and programs of the Government in the areas of development and the national economy in general, and in particular in the business of air transportation services and other areas pertaining to air transportation services as

serta memupuk keuntungan bagi perseroan dengan menyelenggarakan angkutan penerbangan.

Pada akhir 1950, Garuda Indonesia memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC3, 8 pesawat laut Catalina dan 8 pesawat jenis Convair 240. Pada tahun 1953, armada berkembang menjadi 46 buah pesawat dengan delapan pesawat tambahan Convair 340s, dan satu tahun kemudian 14 pesawat jenis De Havilland Herons bergabung. Sementara itu pesawat jenis Catalina di "pensiun"kan dari barisan armada Garuda Indonesia.

Pada tahun 1956, untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membawa penumpang jamaah Haji ke Mekkah. Pada tahun 1961, pesawat jenis turbo-prop Lockheed Electras bergabung dengan jajaran armada Garuda Indonesia. Garuda Indonesia memulai perjalanan terbangnya ke Eropa pada tahun 1965 dengan tujuan akhir di Amsterdam. Pada tahun berikutnya, Garuda Indonesia memiliki pesawat jet pertama DC8.

Pada tahun 1969, pesawat terbang Fokker F-27 turboprop bergabung dengan Garuda Indonesia untuk melayani jalur domestik dan dua pesawat DC9 tiba di Jakarta. Dua pesawat jet F28 menambah jumlah pesawat yang dimiliki Garuda Indonesia pada 1971 dan pada 1980 Garuda Indonesia memiliki 24 pesawat DC9 dan 33 pesawat F28.

Sepanjang tahun 80an, armada Garuda Indonesia dan kegiatan operasionalnya mengalami rasionalisasi dan restrukturisasi besar-besaran didalam masa pertumbuhan karyawan penerbangan secara global yang sebelumnya tidak pernah terjadi.

Sebagai pengaruh dari kejadian tersebut, Garuda Indonesia membangun Pusat Perawatan Pesawat, Garuda Maintenance Facility (GMF) di bandara internasional Soekarno-Hatta dan Pusat Pelatihan Karyawan, Garuda Training Centre yang terletak di Jakarta Barat.

Di masa awal 90an, strategi masa depan Garuda Indonesia telah disusun sampai melewati tahun 2000. Armada pesawat Boeing 737-300/400 meningkat jumlahnya dan beberapa Boeing 747-400 di pesan. Pada saat itu, perusahaan Garuda Indonesia masuk dalam 30 besar di dunia.

well as earning profitability for the Company by operating aviation services.

At the end of 1950, Garuda Indonesia owned 38 aircrafts consisting of 22 DC3, 8 Catalian seaplanes and 8 Convair 240. In 1953, the fleet was expanded to 46 with 8 additional Convair 340s, and one year later, 14 De Havilland Herons were added. Meanwhile, all Catalina were retired from the Garuda Indonesia fleet.

In 1956, for the first time Garuda Indonesia carried hajj pilgrims to Mekkah. In 1961, turbo-prop Lockheed Electras joined in the Garuda Indonesia fleet. Garuda Indonesia launched its routes to Europe in 1965, with the final destination of Amsterdam. In the following year, Garuda Indonesia owned its first DC8 jet airplane.

In 1969, a Fokker F-27 turboprop was added to the Garuda Indonesia fleet to serve domestic routes, and two DC9 aircrafts arrived in Jakarta. Two F28 jets were added to the number of aircraft owned by Garuda Indonesia in 1971, and in 1980, Garuda Indonesia owned 24 DC9s and 33 F28s.

Throughout the 1980s, the fleet and operational activities of Garuda Indonesia underwent massive rationalization and restructuring at a time of unprecedented growth in global aviation employees.

As a result of these occurrences, the Garuda Maintenance Facility (GMF) at the Soekarno-Hatta International Airport and the Garuda Training Centre located in West Jakarta were established.

During the early 1990's, the future strategies of Garuda Indonesia were formulated up to 2000 and beyond. Its fleet of Boeing 737-300/400s increased in number, and several more Boeing 747-400s were ordered. At the time, Garuda Indonesia was one of the world's 30 biggest airlines.

Sejak awal tahun 2005 tim manajemen yang baru mulai membuat perencanaan bagi masa depan Garuda Indonesia. Dibawah manajemen baru, Garuda Indonesia melaksanakan evaluasi ulang dan restukturisasi perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional, membangun kembali kekuatan keuangan, menambah tingkat kesadaran para karyawan untuk menanggapi pelanggan, dan yang terpenting adalah, memperbaharui dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia.

Since the beginning of 2005, the new management team initiated design planning for the future of Garuda Indonesia. Under the new management, Garuda Indonesia performed a comprehensive re-evaluation and corporate restructuring with the aim of improving efficiency of operational activities, rebuilding financial strength, enhancing awareness of employees to respond to customers and, most importantly, renewing and promoting the spirit of Garuda Indonesia.

Bagi Garuda Indonesia, pelayanan dalam kegiatan operasional merupakan kunci indikator kinerja. Pengukuran strategi yang melibatkan restrukturisasi pada seluruh rantai pelayanan (*service chain*) menggaris bawahi bahwa perusahaan Garuda Indonesia memiliki komitmen yang tinggi untuk menjadi perusahaan yang berorientasi pada pelanggan.

For Garuda Indonesia, service in operational activities is the key performance indicator. Measurement of strategy involving the restructuring of the entire service chain underlines that Garuda Indonesia as a Company possesses exceptional commitment to transforming into a customer-oriented organization.

Garuda Indonesia per akhir 2007 mengoperasikan 48 pesawat terbang, termasuk tiga Boeing 747-400, enam Airbus 330-300, tiga puluh tujuh pesawat Boeing 737 (300, 400, 500 dan 800) dan saat ini melayani 42 penerbangan baik tujuan dalam negeri maupun luar negeri.

As at the end of 2007, Garuda Indonesia was operating 48 aircraft, including three Boeing 747-400s, six Airbus 330-300s, 37 Boeing 737s (300, 400, 500 and 800), and currently serves 42 domestic and international destinations/routes.

Garuda Indonesia menjalankan kegiatan usaha dibidang-bidang sebagai berikut :

1. Pengangkutan udara penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri,
2. Pengangkutan udara borongan untuk penumpang dan barang dalam negeri dan luar negeri
3. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan udara
4. Jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan pengangkutan udara, dan
5. Jasa pelayanan kesehatan personil penerbangan.

Garuda Indonesia operates businesses in the following areas:

1. Air transportation for passengers, goods and post for domestic and international destinations;
2. Chartered air transportation for passengers and goods for domestic and international destinations;
3. Information system services pertaining to the air transportation business;
4. Consultation services, education and training related to air transportation; and
5. Health services for aviation personnel.

Profil Manajemen
Management Profile

Komisaris Commissioners

HADIYANTO
KOMISARIS UTAMA CHAIRMAN

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak tahun 2007. Selain itu Hadiyanto juga masih aktif menjadi Komisaris PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Komisaris Bank BTPN dan Direktur Jenderal Kekayaan Negara di Departemen Keuangan (Depkeu). Sebelumnya pernah menjadi Komisaris Tugu Re, Dewan Pengawas Perum Perhutani, Kepala Biro Hukum-Depkeu, Alternate Executive Director World Bank di Washington DC, Kepala Biro Hukum dan Humas-Depkeu.

Hadiyanto lulus sebagai Sarjana Hukum dari Universitas Padjajaran. Memperoleh sertifikat International Tax Program dari Harvard University USA dan meraih gelar LLM dari Harvard University Law School USA.

Served as Chairman since 2007. Hadiyanto is also active as a Commissioner of PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Commissioner of Bank BTPN and Director General of State Assets in the Department of Finance. Previously, he was appointed as Commissioner of Tugu Re, member of Supervisory Board of Perum Perhutani, Head of Legal Division – Department of Finance, Alternate Executive Director of World Bank in Washington DC, Head of Legal and Public Relations Division – Department of Finance.

Hadiyanto graduated with a Bachelor of Law from Universitas Padjajaran. He obtained a certificate of International Tax Program from Harvard University, USA and received an LLM from Harvard University Law School, USA.

ADI RAHMAN ADIWOSO
ANGGOTA MEMBER

Menjadi anggota Komisaris sejak 2007. Saat ini beliau masih menjabat sebagai Ketua Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG) dan Chairman & CEO di ACeS selain sebagai pendiri PT Pasifik Satelit Nusantara. Sebelumnya Adi Rahman Adiwoso menjadi Direktur Pemasaran di PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member dan COO di Orion Satellite Asia Pacific di Washington DC., Managing Director di PT Rajasa Hazanah Perkasa serta pernah aktif di Rasikomp Nusantara dan perusahaan Hughes Aircraft.

Adi Rahman Adiwoso meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Aeronautical and Astronautical Engineering dari Purdue University lalu gelar Master of Science diraihnya dari California Institute of Technology untuk bidang yang sama.

Appointed/Served as Commissioner since 2007. Presently, he serves concurrently as Chairman of Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG), Chairman & CEO of ACeS and founder of PT Pasifik Satelit Nusantara. Previously, Adi Rahman Adiwoso was Director of Marketing of PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member and COO of Orion Satellite Asia Pacific in Washington DC., Managing Director of PT Rajasa Hazanah Perkasa and active in Rasikomp Nusantara and Hughes Aircraft.

Adi Rahman Adiwoso obtained a Bachelor of Science (BSc) in Aeronautical and Astronautical Engineering from Purdue University and received Master of Science from California Institute of Technology in the same field.

DRS. ABDULGANI, MA
ANGGOTA MEMBER

Menjabat sebagai Komisaris sejak tahun 2005 setelah sebelumnya ditunjuk sebagai President & CEO Perusahaan dari 1998 sampai 2002. Sebelumnya antara lain menjabat sebagai Sekretaris Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, Komisaris PT Duta IBJ Bank. Presiden Komisaris Bank Bukopin, Komisaris PT Amro Duta Leasing, serta anggota Direksi The Asean Finance Corporation di Singapura.

Abdulgani meraih gelar sarjana di bidang Ekonomi dari Universitas Indonesia dan Master di bidang Ekonomi dari University of Colorado at Boulder, Amerika Serikat.

Appointed as Chairman of the Commissioners since 2005 after serving as President & CEO of the Company from 1998 to 2002. Previously among others served as Secretary of the Minister of the State Owned Enterprises, Commissioner of Bank Bukopin, Commissioner of PT Amro Duta Leasing and member of the Board of Directors of the Asean Finance Corporation in Singapura.

Abdulgani obtained his degree in Economics from Universitas Indonesia and his Master degree in Economics from the University of Colorado at Boulder, USA.

SAHALA LUMBAN GAOL
ANGGOTA MEMBER

Menjabat sebagai Komisaris sejak 2007. Saat ini juga masih menjadi Komisaris di PT Geo Dipa Energi serta PT Petrokimia Gresik (Persero). Sebelumnya pernah menjadi Komisaris di PT PGN (Tbk), Ketua Kelompok Kerja Dewan Komisaris Pertamina (DKPP), Dewan Pengawas RS Fatmawati, Alternate Governor Opec Fund serta menjadi dosen di Universitas Indo Nusa Esa Unggul. Sejak 1994 sampai sekarang masih aktif di Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian dengan jabatan saat ini adalah Deputi Bidang Ekonomi Makro & Keuangan.

Sahala Lumban Gaol lulus Sarjana Peternakan dari IPB Bogor, selesai pendidikan Master di bidang Ekonomi dari University of Illinois, USA dan meraih gelar Doctor of Philosophy in Economy dengan spesialisasi Economics, Financial, Monetary Economics, International Economics, Econometrics dari Iowa State University, USA.

Served as Commissioner since 2007. Currently, he holds concurrent positions as Commissioner of PT Geo Dipa Energi and PT Petrokimia Gresik (Persero). Previously, he was Commissioner of PT PGN (Tbk), Chairman of Working Group of the Board of Commissioners of Pertamina (DKPP), Supervisory Board of Fatmawati Hospital, Alternate Governor of Opec Fund as well as Lecturer at Universitas Indo Nusa Esa Unggul. From 1994 to present, he has been active in the Coordinating Ministry of Economy with the current position of Deputy in Macro Economy & Finance.

Sahala Lumban Gaol graduated with a Bachelor of Husbandry from IPB Bogor, completed his Masters studies in Economy from the University of Illinois, USA and received a Doctor of Philosophy in Economy with specializations in Economics, Finance, Monetary Economics, International Economics and Econometrics from Iowa State University, USA.

WENDY ARITENANG
ANGGOTA MEMBER

Menjabat sebagai anggota Komisaris sejak 2007. Saat ini beliau masih menjabat sebagai Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan. Sebelumnya menjadi Deputi Menristek Bidang Pendayagunaan dan Pemasyarakatan Iptek, Komisaris PT PLN Batam, Deputi Administrasi & Perencanaan Otorita Batam, Asisten Ketua Bidang Monitoring & Evaluasi Pembangunan – BP3 Natuna, Plt. Kepala Biro Perencanaan - Deputi Administrasi di BPP Teknologi, Kepala Bagian Umum – Biro HOH, Kepala Paviliun Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Pimpinan Proyek Pameran Teknologi Industri dan Pariwisata di BPP Teknologi, Kepala Panitia Lelang di BPP Teknologi, Kasubag. Sarana Pengolahan Data, Bagian Perlengkapan di BPP Teknologi, Site Engineer di PT Pembangunan Perumahan (Persero) dan sebagai konsultan di PT APARC, Bandung.

Pendidikan dilalui Wendy Aritenang di Institut Teknologi Bandung sebagai Sarjana Teknik Sipil. Kemudian gelar Master of Science & Diploma (DIC) dan Doktor (PhD) diraih beliau dari University of London untuk bidang Structure (Teknik Sipil).

Served as Commissioner since 2007. Currently, he holds a position as Secretary General of the Ministry of Transportation. Previously, he was Deputy Minister of Research and Technology in Utilization and Socialization of Sciences and Technology, Commissioner of PT PLN Batam, Deputy of Administration & Planning of Batam Authority, Assistant to Chairman in Monitoring & Evaluation of Development – BP3 Natuna, Plt. Head of Planning Division – Deputy of Administration at BPP Teknologi, Head of General Division – Biro HOH, Head of Pavilion of Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Project Leader for Exhibition of Tourism and Industrial Technology at BPP Teknologi, Head of the Auction Committee (Kepala Panitia Lelang) at BPP Teknologi, Head of the Data Processing Facilities Sub-Division, Logistics Division at BPP Teknologi, Site Engineer at PT Pembangunan Perumahan (Persero) and Consultant at PT APARC, Bandung.

Wendy Aritenang earned a Bachelor of Civil Engineering at the Institut Teknologi Bandung, a Master of Science & Diploma (DIC) and Doctorate from the University of London in Structure (Civil Engineering).

Direksi Directors

EMIRSYAH SATAR
DIREKTUR UTAMA
PRESIDENT & CEO

Menjabat sebagai President & CEO Garuda Indonesia sejak tahun 2005. Sebelumnya menjabat berbagai posisi manajerial di Citibank NA. Jakarta, Jan Darmadi Group, Niaga Factoring Corporation dan Niaga Finance di Hongkong. Beliau pertama kali bergabung dengan Garuda Indonesia pada tahun 1998 sebagai EVP Finance, menangani penyelesaian seluruh proses restrukturisasi keuangan Perusahaan. Emirsyah Satar bergabung hingga tahun 2003 dan kemudian ditunjuk sebagai Deputy CEO Bank Danamon, sebelum bergabung kembali dengan Garuda Indonesia sebagai President & CEO.

Emirsyah Satar meraih gelar sarjana di bidang Akuntansi dari Universitas Indonesia dan menyelesaikan program Diploma di Sorbonne University, Paris.

Appointed as President & CEO of Garuda Indonesia since 2005. Previously assumed various key managerial positions at Citibank NA., Jakarta. Jan Darmadi Group. Niaga Factoring Corporations and Niaga Finance in Hongkong. He first joined Garuda Indonesia in 1998 as EVP Finance, overlooking the Company's entre financial restructuring process, Emirsyah Satar left the Company in 2003 and was appointed as Deputy CEO of Bank Danamon, before rejoining Garuda Indonesia as President & CEO.

Emirsyah Satar holds a Degree in Accounting from Universitas Indonesia and accomplished diploma programs at Sorbonne University in Paris.

AGUS PRIYANTO
DIREKTUR NIAGA
EVP COMMERCIAL

Menjabat sejak tahun 2005. Sepanjang karirnya di Garuda Indonesia, beliau telah menduduki berbagai jabatan, termasuk sebagai General Manager untuk Frankfurt, Jerman, anggota tim BA & H, VP. Revenue Management General Manager untuk Sydney, Australia, General Manager untuk Zurich, Swiss, General Manager Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam dan General Manager Stockholm.

Agus Priyanto meraih gelar sarjana Ekonomi dari Universitas Jenderal Sudirman, Purwokerto.

Appointed since 2005. Throughout his career in Garuda Indonesia, he had held various positions, including as General Manager in Frankfurt, Germany, team member Management, General Manager of Sydney, Australia. General Manager of Zurich, Switzerland , General Manager of Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam and General Manager of Stockholm.

Agus Priyanto earned his degree in Economics from Universitas Jenderal Sudirman, Porwokerto.

ACHIRINA
DIREKTUR SDM & UMUM
EVP HUMAN CAPITAL & CORPORATE SUPPORT

Menjabat sejak 2005. Telah menduduki berbagai jabatan menajerial di Garuda Indonesia, termasuk sebagai VP Business Support, VP Controlling, Kepala Dinas Akuntansi Keuangan, Kepala Dinas Revenue and Financial Accounting, anggota Tim revitalisasi Pemasaran, anggota Badan Pemeriksaan Kokarga dan Kepala Sub Dinas Konsolidasi Laporan Keuangan.

Achirina meraih gelar sarjana di bidang Akuntansi dari Universitas Padjadjaran, Bandung.

Appointed since 2005. Has held various managerial positions with Garuda Indonesia, including as VP Business Support, VP Controlling, VP of Finance Administration, VP of Revenue and Financial Accounting. Member of the Marketing Revitalization team, Member of the Supervisory Board of Kokarga and Director of Finance Report Consolidation Section.

Achirina earned her degree in Accounting from Universitas Padjadjaran, Bandung.

ARI SAPARI
DIREKTUR OPERASI
EVP OPERATIONS

Menjabat sejak 2005. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di Garuda Indonesia, termasuk sebagai President Asosiasi Pilot Garuda, Kepala Seksi Line Operations DC-10, Route Check Pilot DC-10, Intruktur Simulator DC-10, Route Instructor DC-10 . Line Operations Manager DC-10 WIP (President) Pilot serta Instruktur dan Government Check Pilot.

Ari Sapari meraih lisensi Penerbang Komersial dari Oxford Air Training School, Inggris.

Appointed since 2005. Has held various positions throughout his career in Garuda Indonesia, including as President of the Association of Garuda Pilots, Section Head of Line Operations DC-10. Route Check Pilot DC-10. Simulator Instructor DC-10. Route Instructor DC-10, Line Operations Manager DC-10. WIP (Presidential) Pilot and Instructor and Government Check Pilot.

Ari Sapari received Commercial Pilot licence from Oxford Air Training School, England.

ELISA LUMBANTORUAN
DIREKTUR STRATEGI & TI
EVP CORPORATE STRATEGY & INFORMATION TECHNOLOGY

Menjabat sejak 2007. Sebelumnya menjabat berbagai posisi penting seperti Direktur Regional Hewlett Packard South East Asia ltd., Direktur Pemasaran PT Compaq Computer Indonesia, Direktur Pemasaran PT Digital Astra Nusantara, Country Alliances Manager Oracle Systems Asia Tenggara Pte.Ltd., Unit Sales Manager PT Digital Astra Nusantara dan Account Manager PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan meraih gelar sarjana di bidang Matematika dari Institut Teknologi Bandung.

Served since 2007. Previously, he served in various important positions as Regional Director of Hewlett Packard South East Asia Ltd., Director of Marketing of PT Compaq Computer Indonesia, Director of Marketing of PT Digital Astra Nusantara, Country Alliance Manager at Oracle Systems Asia Tenggara Pte. Ltd., Unit Sales Manager at PT Digital Astra Nusantara and Account Manager at PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan obtained his Bachelor degree in Mathematics from Institut Teknologi Bandung.

EDDY PORWANTO
DIREKTUR KEUANGAN
EVP FINANCE

Menjabat sejak tahun 2007. Sebelumnya beliau telah menduduki berbagai jabatan manajerial seperti Chief Financial Officer PT General Motor Indonesia, Direktur Keuangan PT Reckit Benkiser Indonesia dan Manajer Keuangan di PT BAT Indonesia.

Eddy Porwanto meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Akuntansi dari Lewis & Clark College, Portland-Oregon, USA dan Master of Business Administration (MBA) dari University of Illinois di Urbana – Campaign USA.

Served since 2007. Previously, he has served in a number of managerial positions, including Chief Financial Officer of PT General Motor Indonesia, Director of Finance of PT Reckit Benkiser Indonesia and Finance Manager at PT BAT Indonesia.

Eddy Porwanto obtained Bachelor of Science in Accounting from Lewis & Clark College, Portland, Oregon, USA and a Master of Business Administration from the University of Illinois in Urbana, Campaign USA.

HADINOTO SOEDIGNO
DIREKTUR TEKNIK
EVP ENGINEERING & MAINTENANCE

Bergabung kembali di PT Garuda Indonesia dan menjabat sebagai BOD sejak 2007. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai CEO di PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) dan terlibat sejak pendiriannya, antara lain sebagai Direktur, Executive Vice President dan Kepala Unit Usaha. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Vice President di Workshop Division Garuda Indonesia.

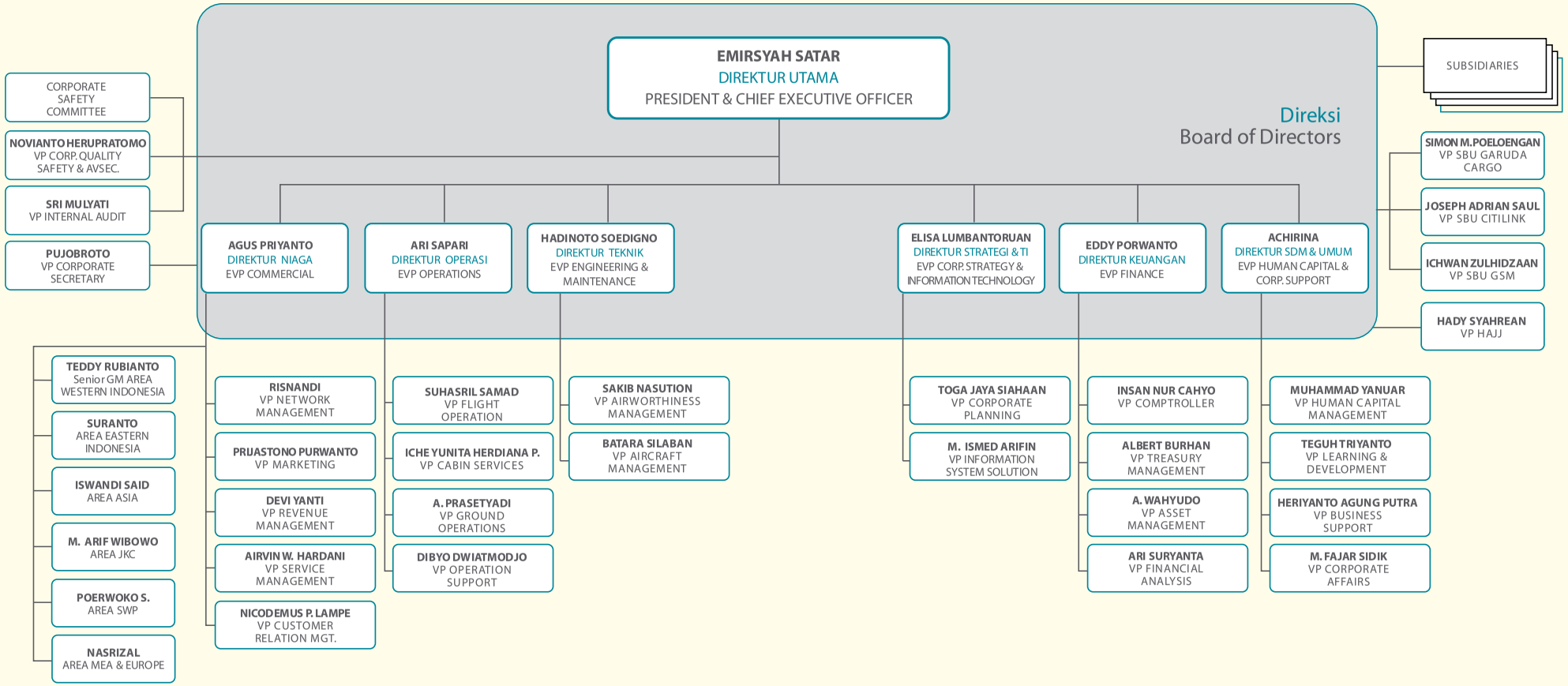
Hadinoto Soedigno lulus dari Institut Teknologi Bandung jurusan Teknik Mesin lalu meraih gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia.

Rejoined PT Garuda Indonesia as BOD in 2007. Previously he was the CEO of PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) and has been involved with that company since its beginnings, serving as Director, Executive Vice President and Head of Business Unit among others. He has served as Vice President at the Workshop Division, Garuda Indonesia.

Hadinoto Soedigno graduated from Institut Teknologi Bandung in Mechanical Engineering and obtained a Magister Manajemen degree from Universitas Indonesia.

Struktur Organisasi

Organization Structure



Keterangan Armada

Fleet Facts

BOEING 747–400

Jumlah di Armada Number in Fleet: 3 pesawat A/C
Mesin Engines: GE CF6-80C2B1F
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 990 kph

Jangkauan Range: 14, 180 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 42* + 386** = 428
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 16

AIRBUS 330–300

Jumlah di Armada Number in Fleet: 6 pesawat A/C
Mesin Engines: RR Trent 768
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 330 knots (0.82 mach)

Jangkauan Range: 4,500 miles
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 42* + 251** = 293
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 12

BOEING 737 NG

Jumlah di Armada Number in Fleet: 2 pesawat A/C
Mesin Engines: L CFM56-7 B
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 853 Kmph

Jangkauan Range: 5,425 Km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 12* + 144** = 156
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 6

BOEING 737–400

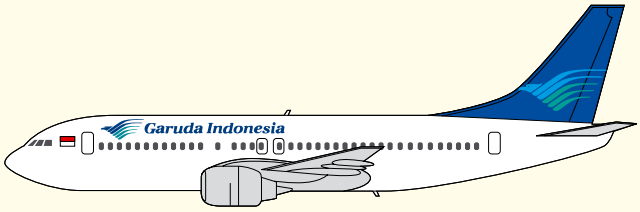
Jumlah di Armada Number in Fleet: 19 pesawat A/C
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph

Jangkauan Range: 3,515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 14* or 16* +120**= 134 or 136
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

BOEING 737–300

Jumlah di Armada Number in Fleet: 13 pesawat A/C
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph

Jangkauan Range: 3,515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 16* + 94**= 110
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5



BOEING 737–500

Jumlah di Armada Number in Fleet: 5 pesawat A/C
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph

Jangkauan Range: 3,515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 12* + 84**= 96
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

***Executive **Economy**

Daftar Istilah
Glossary

Isitlah	Singkatan	Keterangan
Available Seat Kilometer	ASK	Jumlah kursi yang tersedia pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage; leg*) dikalikan dengan panjang segmen, kilometer yang diterbangi. Pada nomor penerbangan yang memiliki lebih dari satu segmen penerbangan, hasil-hasil perkalian kursi dan jarak pada tiap-tiap segmen dijumlahkan Jarak diantara dua bandar udara suatu segmen penerbangan adalah *great circle distance*, jarak terdekat teoritis diantara dua titik di muka bumi. The number of available seats on each Flight segment (sector; flight stage; leg) multiplied by the length of the flight segment, kilometers flown. If the flight route has more then one flight segment (flight stage), ASK is the result of the number of seats multiplied by the distance of each flight segment (total distance between two airports), the total distance of the flight route is the great circle distance, theoretically the nearest distance between two points on the earth's surface.
Available Tonnes per Kilometer	ATK	Kapasitas berat dari pesawat untuk mengangkut muatan yang memberi pendapatan - penumpang, bagasi, kargo, dan barang pos-dikalikan dengan panjang kilometer yang diterbangi. Hasil perkalian antara jumlah tonase dari kapasitas yang disediakan untuk membawa penumpang serta barang dan jarak tempuh penerbangan. Capacity of aircraft to carry revenue load - passengers, baggage, cargo and post – multiplied by kilometers flown. The result between the tonnage of the available capacity to carry passengers and freight and the distance of the flight.
Load Factor; Overall Load Factor, Weight Load Factor	LF; OLF; WLF	Jumlah muatan yang diangkut sebagai suatu persentase dari kapasitas yang tersedia untuk dijual. Berat penumpang yang diangkut diasumsikan termasuk bagasi yang dibawa. $\frac{\textit{Revenue Tonne Kilometers}}{\textit{Available Tonne Kilometers}} \times 100\%$ The amount of load flown as a percentage of the available capacity for sale. The weight of the passengers flown is assumed to include the baggage carried. $\frac{\text{Revenue Tonne Kilometers}}{\text{Available Tonne Kilometers}} \times 100\%$
Passenger Load Factor; Pax Load Factor; Seat Load Factor	PLF; SLF	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) yang diangkut sebagai suatu persentase dari kursi yang tersedia. $\frac{\textit{Revenue Passenger Kilometers}}{\textit{Available Seat Kilometers}} \times 100\%$ The number of revenue passengers flown as a percentage of the available seats. $\frac{\text{Revenue Passenger Kilometers}}{\text{Available Seat Kilometers}} \times 100\%$
Revenue Passenger Kilometer; Revenue Pax Kilometer; Pax Kilometer Flown;	RPK	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage*) dikalikan dengan panjang segmen – kilometer yang diterbangi – dan hasilnya dijumlahkan pada nomor penerbangan yang mempunyai lebih dari satu segmen penerbangan. Volume penjualan layanan penumpang. The number of revenue passengers in each flight segment (sector; flight stage) multiplied by the length of the segment - kilometers flown – and the result is added to the Flight Number with more than one flight segment. Total revenue passengers carried.
Revenue Tonne Kilometers; Revenue Ton Kilometers; Load Tonne Kilometers	RTK	Keseluruhan tonase yang menyumbang pendapatan (*revenue loads*) yang diangkut pada setiap segmen penerbangan dikalikan dengan jarak tempuh segmen tersebut. Ukuran keluaran (volume) yang terjual. Total revenue loads carried on each flight route multiplied by the distance flown in the flight leg. Total of freight volume sold.
Unit Passenger Revenue	-	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan ASK. Harga jual rata-rata tiket penumpang dengan memperhitungkan keseluruhan kursi disediakan/*pax load factor*. Pendapatan bersih penumpang adalah pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by ASK. The average selling price of passenger tickets with consideration to all seats available/pax load factor. Net passenger revenues are the revenues from sales of tickets for passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.
Yield; Passenger Yield	-	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan RPK. Harga jual rata-rata tiket penumpang per kilometer yang diterbangi dengan mengabaikan kursi yang tidak terjual. Pendapatan bersih penumpang terdiri atas pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by RPK. The average selling price of passenger tickets per kilometer flown, disregarding unsold seats. The net passenger revenue consist of revenues from sales of tickets of passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.

GARUDA OFFICES WORLDWIDE

Garuda Indonesia

Garuda Indonesia Offices		Telephone	Facsimile
AUSTRALIA			
Adelaide	101 Currie St, Adelaide SA 5001	(61-08) 82312636	(61-08) 82311912
Brisbane	Level 3, 340 Adelaide Street, Brisbane QLD 4000	Toll Free 1300365330 (61-07) 38350400	(61-07) 38350433
Darwin	9-11 Cavenagh Street, Darwin NT 0800	(61-08) 89816422	(61-08) 89815408
Melbourne	Level 1, 30 Collins Street Melbourne VIC 3000, Australia	(61-03) 86630222	(61-03) 96501731
Perth	Level 6, 40 the Esplanade, Wesfarmers House, Perth W.A. 6000	(61-08) 92145100	(61-08) 93218796
Sydney	Level 6, 55 Hunter Street, Sydney NSW 2000	(61-02) 93349900	(61-02) 92232216
CHINA			
Beijing/BJS	RM 1902 19F, Kuntai International Mansion Y/12, Chaowai Avenue, Chaoyang District, Beijing 100020	(86-10) 58797699 for reservation/ticketing offices iso (86-10)58790984	(86-10) 58790784
CAN/Ghuangzhou	Rm 1101-1102, Asia International Hotel, 326 Section 1, Huanshi Dong Road,Ghuangzhou 510060	(86-20) 61206999	(86-20) 61206222
SHA/Shanghai	Unit A 10/F, East Ocean Centre, West Wing, 618 Yanan Road East, Shanghai 200001	(86-21) 53855399 iso 53855398	(86-21) 53855339 iso 53855337
GERMANY			
Frankfurt	Grosse Bockenheimer Strasse 15 60313 Frankfurt	(4969) 21658957	(4969) 21658958
HONG KONG			
Hong Kong	Room 1501-1505, Dah Sing Financial Center, 108 Gloucester Road	(8-52) 25229071	(85-2) 28455021
INDONESIA			
* Ampenan	Jl. Pejanggik No.42-44 Mataram-Lombok, NTB	(62-370) 638259, 649999	(62-370) 637951
* Balikpapan	Adika Hotel Bahtera, Jl. Jend. Sudirman No. 2, Balikpapan 76132	(62-542) 425756 (62-542) 422301	(62-542) 735194
* Banda Aceh	Gedung Ex. Bapindo, Jl. Teungku H.M. Daud Beureuh, No. 9, Banda Aceh	(62-651) 318811 (62-651) 21555 ext 102	(62-651) 27733
* Bandung	Gd. Anex Graha Bumi Putra Jl. Asia Afrika No. 141-149	(62-22) 4209468 (62-22) 4217747	(62-22) 4209467
* Banjarmasin	Gd. Garuda Indonesia, Lt. 2 Jl. MH Hasanuddin No. 31	(62-511) 52730 (62-511) 59065/66 ext 17	(62-511) 59063
* Batam	Goodway Hotel, Jl. Imam Bonjol, Nagoya	(62-778) 452514, 458620	(62-778) 452516
* Bekasi	Hotel Horison Bekasi Jl. Raya Kalimalang PO Box 223	(62-21) 8866928	(62-21) 8866929
* Biak	Jl. Jend. Sudirman No.3, Biak, Papua 98112	(62-981) 25737/67	(62-981) 25777
* Bogor	Botani Square Ground Floor 12 Jl. Raya Pajajaran, No. 32, Bogor 16127	(62-251) 356747 (62-251) 324259	(62-251) 356737
* Bukittinggi	Jl. Panorama No. 2	(62-752) 626737	(62-752) 626747
* Cirebon	Grage Mall - B.01, Jl. Tentara Pelajar	(62-231) 223010	(62-231) 223046
* Denpasar	Gedung Garuda Indonesia Jl. Sugianyar No. 5, Denpasar	(62-361) 232626 (62-361) 254747	(62-361) 233124 (62-361) 226298
	Garuda Indonesia, Sanur Beach Hotel, 2nd Floor, Jl. D. Tamblingan, Sanur	(62-361) 287915	(62-361) 287928
	Garuda Indonesia, Hotel Kuta Paradisso Jl. Kartika Plaza, Kuta	(62-361) 751179	(62-361) 751179
	Ngurah Rai Airport, Domestic Departure Terminal	(62-361) 768392 (62-361) 751177	(62-361) 751177
	Garuda Indonesia Service Center Bali Collection Unit A2-A4, kawasan BTDC, Nusa Dua	(62-361) 770747	(62-361)770174
* Jakarta	Gedung Garuda Indonesia Lt. 1 Jl. Gunung Sahari Raya No. 52	(62-21) 4223721 (62-21) 6256777 ext. 5201/5701	(62-21) 4223722 (62-21) 6599211
	Wisma Dharmala Sakti, Jl. Jend. Sudirman Kav. 32	(62-21) 2512237 (62-21) 2512286/88	(62-21) 2512236
	Gedung Kementrian BUMN, Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110	(62-21) 2310082 (62-21) 2311817	(62-21) 2311679
	Hotel Lee Grandeur, Jl. Arteri Mangga Dua Raya, Jakarta 10730	(62-21) 6127749	(62-21) 6127751
	Dharmawangsa Square, The City Walk Ground Floor, Blok 57, Jl. Dharmawangsa VI & IX No. 54	(62-21) 72788364	(62-21) 72788317
	Puskopal TNI-AL Jl. Raya Hankam, Cilangkap	(62-21) 8712685	(62-21) 8712686
	Menara Bidakara Jl. Gatot Subroto Kav. 70-73	(62-21) 83700820 (62-21) 83700821	(62-21) 83700823
	Graha Rekso Building Ground Fl, Jl. Bulevar Artha Gading Kav. A1, Kelapa Gading	(62-21) 45856233	(62-21) 45856232
	Garuda Indonesia (Khusus Umroh, ONH Plus & Tenaga Kerja) Airport Halim Perdanakusuma	(62-21) 80885207	(62-21) 80885217
	Garuda Indonesia, Soekarno-Hatta Airport, Terminal D/E/F	(62-21) 5500704	(62-21) 5501668
* Jayapura	Ground Floor, Gedung Bank Papua Jl. Achmad Yani No. 5-7, Jayapura	(62-967) 522221-4	(62-967) 522225
* Kudus	Hotel Gripta Lt.2, Jl. AKBP. R. Agil Kusumadya No. 100, Kudus	(62-291) 443737, 443747	(62-291) 442848
* Makassar	Jl. Andi Pangeran Pettarani No. 18 B-C	(62-411) 437676	(62-411) 437677
	Jl. Slamet Riyadi No. 6	(62-411) 322543, 3654581	(62-411) 322804
* Malang	Hotel Kartika Graha Jl. Jaksa Agung Soeprapto No. 17	(62-341) 369494	(62-341) 369656
* Manado	Jl. Piere Tendean, Boulevard	(62-431) 851544	(62-431) 864535
	Jl. Sam Ratulangi No. 212	(62-431) 877737/47/57	(62-431) 877777
* Medan	Jl. Dr. Monginsidi No. 34 A	(62-61) 4556777 ext 5109	(62-61) 4557747
	INNA Dharma Deli Htl, Jl. Balai Kota No. 2	(62-61) 4537844, 4516400	
* Padang	Jl. Jend. Sudirman No.2	(62-751) 30737 ext 11/13	(62-751) 30174
* Palangkaraya	Bandara Tjilik Riwut Jl. Adonis Samad Palangkaraya 7311	(62-536) 3221929	(62-536) 3225710
* Palembang	Jl. Kapten A. Rivai No. 35	(62-711) 312204, 312790	(62-711) 352224
* Pekanbaru	Hotel Pangeran Pekanbaru Jl. Sudirman No. 371-373	(62-761) 43903 (62-761) 43904	(62-761) 45062
* Pontianak	Jl. Rahadi Usman No. 8A	(62-561) 734986, 741441	(62-561) 749895
* Samarinda	Kompleks Ruko Citra Niaga A/11 Jl. Panglima Batur	(62-541) 747200 (62-541) 747300	
* Semarang	Hotel Horison Lantai 8 Jl. K.H. Achmad Dahlan No. 2	(62-24) 8454737 (62-24) 8417215, 8417220	(62-24) 8449331
* Solo	Hotel Riyadi Palace, Jl. Brigjen Slamet Riyadi No. 335, Solo 57142	(62-271) 737500 (62-271) 7650472	(62-271) 731807
*Surabaya	Jl. Tunjungan 29 Graha Bumi Modern, Jl. Basuki Rachmat 106-128	(62-31) 5345886 (62-31) 5342324	(62-31) 5342324 (62-31) 5321525
* Timika	Jl. Budi Utomo No.8 A Timika-99910	(62-901) 324100, 324200	(62-901) 324090
* Yogyakarta	Hotel INNA Garuda Indonesia Jl. Malioboro No. 60	(62-274) 558473 (62-274) 487882	(62-274) 5584737
CALL CENTER		0 804 1 807 807 (62-21) 23519999	
ITALY			
Rome	Via L. Bissolati, 54, 00187	(39-06) 42013289, 42045331	(39-06) 42010053
JAPAN			
Fukuoka	Kamiyo Hakata Bldg 1F, 1-2-5,Hakata Ekimae, Hakata-Ku, Fukuoka-shi, Fukuoka 812-0011	(81-92) 4528290	(81-92) 4811980
Nagoya	Nagoya Hirokoji Bldg, 7F, 2-3-1 Sakae Naka-Ku, Nagoya-shi, Aichi, 460-0008	(81-52) 2224771	(81-52) 2224429
Osaka	OCAT Bldg 3F, 1-4-1 Minato-machi Naniwa-ku, Osaka-shi, 556-0017	(81-6) 66353222	
Tokyo	New Tokyo Bldg. 1F, 3-3-1 Marumouchi, Chiyoda-Ku, Tokyo 100-0005	(81-3) 32406161 (81-3) 32406171	(81-3) 32406180

Garuda Indonesia Offices		Telephone	Facsimile
KOREA			
Seoul	#1003, Leema Building, 146-1, Susong-dong, Jongno-gu, Seoul 100-755, Korea	(82-2) 7732092/3/4/5 Toll Free (82-80) 7732092	(82-2) 3190096
Incheon Airport	#2315, Passenger Terminal, Incheon International Airport, Incheon City 400-715, Korea.	(82-32) 7441990	(82-32) 7441995
MALAYSIA			
Johor Bahru	Ground Floor, Selesa Tower, Jl. Dato Abdullah Tahir / Jl Tebrau, 80300, Johor Bahru	(6-07) 3350680	(6-07) 3350679
Kuala Lumpur	Suite 19.03, Level 3, Menara Citibank Jalan Ampang 50450, Kuala Lumpur	(60-3) 21624377	(60-3) 21624360
Penang	LOT No.G.05A, CHOO Plaza No. 41,Lorong Aboo Sittee Lane 10400 Pulau Pinang	(6-04) 2295001	(6-04) 2296202
NETHERLANDS			
Amsterdam	Brachthuijzerstraat 4-8, 1075 EN Amsterdam	(31-20) 5502600	(31-20) 5502666
NEW ZEALAND			
Auckland	Level 10, Westpac Trust Tower, 120 Albert St., Auckland	(64-9) 3661862	(64-9) 3661866
SAUDI ARABIA			
Dammam	Al Dossary Towers, Dhahran Street Al Khobar	(96-03) 8654800 (96-03) 8654900	(96-03) 8645221
Jeddah	1st Fl, No. 25-26, City Centre, Medina Rd, P.O. Box 52025	(96-62) 6656121 (96-62) 6658730	(96-62) 6655180
Riyadh	Olaya Commercial Area, Ibrahim Al Musa Bldg, Behind Kingdom Tower P.O Box 66307, Riyadh 11576	(966-01) 4660922 (966-01) 4660955	(966-01) 2934495
SINGAPORE			
Singapore	101 Thomson Road Hex 12-03 United Square, Singapore 307591	(65) 62502888/62505666 (65) 621004000	(65) 62536196
TAIWAN			
Taipei	6th Floor, No. 80, Chien Kuo Rd, Taipei	(88-62) 25072300	(88-62) 25072349
THAILAND			
Bangkok	1168/77 Lumpini Tower, 27th Floor Rama IV Rd, Thungmahamek, Sathorn	(66-2) 6797369/71-2 (66-2) 28564703	(66-2) 2856474
UNITED KINGDOM			
London	187-193 Great Portland St, London W1W 5PR	(44-20) 74678661	(44-20) 74678606

General Sales Agent (GSA)		Telephone	Facsimile
BANGLADESH	RENAISSANCE		
Dhaka	Jahangir Tower, 5th Floor, 10, Kazi Nazrul Islam Avenue, Karwan Bazar, Dhaka 1215	(880-2) 9125792-6	(880-2) 8115978, 8115228
BELGIUM	AIR AGENCIES BELGIUM & LUXEMBOURG		
	Vilvoordelaan 153a B-1930 Zaventem	(32-0) 27126435	(32-0) 27214585
CANADA	AIR WORLD INC.		
Toronto	1235 Bay Street, Suite 801, Toronto M5R3K4	(416) 9243175	(416) 9720185
Vancouver	1166 Alberni Street, Suite 1406, Vancouver V6E3Z3	(604) 6897479	(604) 6818953
FRANCE	AVIAREPS 11, Rue Auber 75009 Paris	(33-1) 53437914	(33-1) 53437919
INDIA	SMD TRAVEL CORPORATION		
Mumbai	3, Tulsiani Chambers, Nariman Point, Mumbai 400 021	2886247/8	230614
ITALY	CIMAIR s.r.l. Head Office Address:		
Firenze	Via Pratese, 99, 50145	(39-055) 3371242	(39-055) 3371219
Milano	Via Algarotti, 4, 20124	(39-02) 6679121	
Napoli	Via Incoronata, 20/27, 80133	(39-081) 5512404	(39-081) 5518529
Rome	Via L. Bissolati, 54, 00187	(39-06) 4204531	(39-06) 4973483
Venezia	Airoporto Marco Polo, Viale Brogilo, 8 - 30030	(041) 2698250	(041) 2698260
NETHERLANDS	AIR AGENCIES HOLLAND		
Rotterdam	Rotterdam Airportplein 20, 3045 AP Rotterdam	(31-10) 2083696	(31-10) 2083699
PHILIPPINES	AIRESOURCES, INC.		
Manila	Lower Lobby, Century Park Hotel P. Ocampo Sr. cor Adriatico Sts. Malate, Manila 1004	(63-2) 5238581-88	(63-2) 5260126
QATAR	CONTINENTAL		
Doha	Building Office No. 3 Thani Bin Abdulla Commercial Complex C Ring Road-VIP or clock round about Doha–Qatar	(974) 4622122	(974) 4620015
SAUDI ARABIA	NATIONAL FLIGHT SERVICE		
Jeddah	City Centre-Madina Road, P.O. Box 52025 Jeddah 21536 - Kingdom of Saudi Arabia	(966-2) 6632666	(966-2) 6637732
U.S.A	AIR WORLD INC.		
California	16250 Venture Boulevard-Suite 310 Encino California, 91436-2211	(818) 9907083	(818) 501 2098
Chicago	401 North Michigan Avenue #865 Chicago 60611	(312) 3290053	(312) 8220048
Texas	3050 Post Oak Boulevard, Suite 1320, Houston 77056, Texas	(713) 8771942	(713) 6261905
New York	Empire State Building 350 Fifth Avenue, Suite 1421, New York 10118	(212) 2790756	(212) 2796602
UNITED ARAB EMIRATES	ABU DHABI TRAVEL BUREAU		
Abu Dhabi	P.O. BOX: 278 Maidan Al Itihad Street Abu Dhabi - U.A.E	00971-02-6338711	00971-02-6346020
Dubai	SHARAF TRAVEL Near Burjuman Centre, P.O. BOX: 21593, Khalid Bin Waleed Street, Bur Dubai - U.A.E	00971-02-3976161	00971-02-3975377
UNITED KINGDOM	Flight Directors Scheduled Services Ltd. Flighthouse		
	FernhillRoad Horley Surrey RH6 9SY	(44-20) 74678640	(44-870) 2402208
VIETNAM	TRANSVIET		
Ho Chi Minh City	3F Travel House, 170-172 Nam Ky Khoi Nghia Dist. 3, Ho Chi Minh City	(84-8) 9 330 777	(84-8) 930 2928

www.garuda-indonesia.com

© OPTIMA